



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 234]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, अगस्त 7, 2014/श्रावण 16, 1936

No. 234]

NEW DELHI, THURSDAY, AUGUST 7, 2014/SHRAVANA 16, 1936

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 1 अगस्त, 2014

**सं. टीएमपी/72/2012-आईएसएचपीएल.**—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, कोलकाता पत्तन न्यास के हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स बर्थ सं. 4क में अपने दरमानों की समीक्षा के लिए इंटरनेशनल सीपोर्ट्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/72/2012-आईसीएचपीएल

इंटरनेशनल सीपोर्ट्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड

आवेदक

कोरम :

- (i). श्री टी.एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(जुलाई 2014 के 4थे दिन पारित)

यह मामला कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) के हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) का बर्थ सं. 4क प्रचालन कर रहे बीओटी प्रचालक इंटरनेशनल सीपोर्ट्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड से उसके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. आईएसएचपीएल के मौजूदा दरमान (एसओआर) 31 मार्च 2013 तक प्रशुल्क वैधता के साथ आदेश दिनांक 19 जनवरी 2011 द्वारा पिछली बार संशोधित किया गया था। यह आदेश राजपत्र सं. 74 द्वारा 06 अप्रैल 2011 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। उक्त आदेश द्वारा, इस प्राधिकरण ने तत्समय मौजूदा बर्थ किराया प्रभारों में 11 प्रतिशत की वृद्धि मंजूर की थी और अन्य प्रशुल्क मदों की दरों में यथास्थिति बनाए रखी थी।

3.1. महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यासों और उनपर निजी टर्मिनलों की प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में अनुसरित दृष्टिकोण/पद्धति के कुछ क्षेत्रों को रिफाइन/स्पष्ट करते हुए सितम्बर 2008 में एक सामान्य आदेश पारित किया था। उक्त आदेश में, महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों से अपेक्षा की जाती है कि वे उस वित्तीय वर्ष के 30 जून तक अपने प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करें जिस माह में प्रशुल्क संशोधन देय हो। चूंकि जनवरी 2011 में निर्धारित आईएसएचपीएल के दरमानों की समीक्षा वित्तीय वर्ष 2012-13 में देय हो गई थी, आईएसएचपीएल से यह अपेक्षा की गई थी कि वह अपने प्रशुल्क के संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव 30 जून 2012 तक प्रस्तुत करें।

3.2. तदनुसार, आईएसएचपीएल को हमारे पत्र सं. टीएमपी/39/2005-विधि दिनांक 7 मई 2012 द्वारा इस संबंध में अनुस्मरण करवाया गया था। उसके बाद, हमारे दूसरे अनुस्मारक दिनांक 4 जुलाई 2012 के प्रत्युत्तर में, आईएसएचपीएल ने अपने पत्र दिनांक 23 जुलाई 2012 द्वारा अपना प्रस्ताव इस आधार पर 31 अक्टूबर 2012 तक प्रस्तुत करने का समय मांगा था कि सांविधिक लेखापरीक्षा बीच में है और प्रचालनों का प्रमुख शटडाउन स्थायीकरण प्रबंधन का समय तथा संसाधन उपभोग कर चुका है।

3.3. आईएसएचपीएल द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर, प्रचालक को उसके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल करने के लिए 31 अक्टूबर 2012 तक का समय दिया गया था।

4.1. इस परिप्रेक्ष्य में, आईएसएचपीएल ने अपने पत्र दिनांक 9 नवम्बर 2012 के कवर के तहत अपना सामान्य संशोधन प्रस्ताव दाखिल किया था। आईएसएचपीएल द्वारा अपने प्रस्ताव में किए गए मुख्य निवेदनों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

(i) **यातायात और राजस्व**

- (क) आईएसएचपीएल ने 15 दिसम्बर 2011 से 14 मार्च 2012 तक की अवधि के लिए वर्ष 2011-12 के दौरान जलयान-अनलोडरों को मरम्मत करने की सुविधा बन्द कर दी थी जिससे वास्तविक क्षमता उपयोग में कमी आई थी। वर्ष 2011-12 के दौरान प्रहस्तित वास्तविक मात्रा 1.829 मिलियन टन थी।
- (ख) चालू वर्ष की प्रथम छमाही के दौरान प्रहस्तित वास्तविक मात्रा के आधार पर, 2012-13 के दौरान प्रहस्तित की जाने वाली मात्रा लगभग 2.3 मिलियन टन है। चूंकि यह मांग में कमी के रूप में बाजार स्थिति दर्शाती है, इसलिए वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए इसी मात्रा पर विचार किया गया है।
- (ग) बर्थ क्षमता कम होते डुबाव और लॉक गेट प्रतिबंधों/सीमाओं से भी प्रभावित होगी। बर्थ सं. 4क पर प्रहस्तित/प्रहस्तित की जाने वाली मात्रा एचडीसी के बर्थ सं. 2 और 8 के प्रचालनों, जिन्हें बर्थ सं. 4क से पर्याप्त मात्रा लेते हुए निजीकरण किया गया है, द्वारा भी प्रभावित होगी। केओपीटी के एचडीसी ने बर्थ सं. 4ख में मोबाइल हारबर क्रेन के प्रचालनों के लिए टेंडर प्रक्रिया शुरू कर दी है जिससे बर्थ सं. 4क का थ्रूपुट कम हो सकता है।
- (घ) चालू वर्ष के प्रथम छह महीनों के दौरान कोई तटीय कार्गो प्रहस्तत नहीं करने के मद्देनजर, यह अनुमान लगाया गया है कि वित्तीय वर्ष 2012-13 के दौरान केवल आयातित कार्गो प्रहस्तित किया जाएगा। भविष्य वर्षों के लिए, आईएसएचपीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए पिछली समीक्षा के दौरान एचडीसी द्वारा सुझाए गए क्रमशः 35 प्रतिशत, 45 प्रतिशत और 45 प्रतिशत लिए हैं।

(ii) **प्रचालन व्यय**

- (क) वित्तीय वर्ष 2013 से 2016 के लिए पूर्वानुमानित लागतें टीएमपी परिपत्र में यथा विनिर्दिष्ट 6.5 प्रतिशत की औसत मुद्रास्फीति और मात्रा के लिए समायोजित चालू वास्तविक पर आधारित हैं। कर्मचारी लागतों और लेबर संबंधित भुगतानों के लिए, एचडीसी में लेबर फोर्स द्वारा मांग के अनुसार उच्चतर मुद्रास्फीति दर ली गई है।
- (ख) एचडीसी में प्रचलित दरमानों के आधार पर लाइसेंस करार के अनुसार रॉयल्टी पर विचार किया गया है।

(iii) **अन्य बिन्दु**

- (क) टीएमपी से पिछले निदेशों के अनुसार, पिछले वर्षों का अधिशेष निवल अधिशेष पर पहुंचने के समय सुविचारित किया गया है।
- (ख) नियोजित पूंजी पर पहुंचने के प्रयोजन के लिए, जलयान अन-लोडरों पर प्रोद्भूत मरम्मत व्ययों को पिछली समीक्षा में टीएमपी द्वारा दिए गए निदेशों के अनुसार 7 वर्षों की अवधि में अवलंबित व्ययों के रूप में समायोजित किया गया है। आईएसएचपीएल ने पेंटिंग और अन्य बदलावों जैसे प्रमुख अनुरक्षा के लिए समान संव्यवहार अंगीकृत किया है जो 3 वर्षों में एक बार किया जाता है।
- (ग) आईएसएचपीएल ने वित्तीय वर्ष 2013-14 में केवल रु 80 लाख के हाइ मस्ट टावरों और पूंजी व्यय में वर्ष 2014-15 में रु. 350 लाख के स्टेक यार्ड विस्तार पर विचार किया है। पिछले वर्ष के दौरान डीजी सैट पूंजीकृत नहीं किया जा सका था क्योंकि अधिकांश प्रयास जलयान-अनलोडरों की मरम्मतों के लिए निदेशित किए गए थे। यह उम्मीद है कि चूंकि आदेश दिया गया था और कार्य चालू वर्ष के दौरान पूरा हो रहा है, इसे चालू वर्ष 2012-13 में पूंजीकृत किया जाएगा।
- (घ) कार्य पूंजी में, सेल से देयताओं का 70 प्रतिशत 15 दिनों के लिए देनदार बकायों के रूप में सुविचारित किया गया है। यह नोट किया जाए कि केवल 30 प्रतिशत अग्रिम प्राप्त हुआ है और शेष भुगतान सामग्री प्रेषित किए जाने और बिल दिए जाने के बाद किया जाता है। वस्तुसूचियां पिछले कुछ वर्षों के लिए वास्तविक उपभोग पर आधारित हैं और रोकड़, ऋणदाता और अन्य ऋणप्राप्तकर्ता टीएमपी द्वारा अनुमोदित दिशानिर्देशों पर आधारित होते हैं।
- (ङ) मौजूदा प्रशुल्क के आधार पर, टर्मिनल पूर्ववर्ती वर्षों के अधिशेष के समायोजन के बाद घाटे में भी जाएगा। प्रस्तावित वृद्धि के साथ भी, 3 प्रतिशत से अधिक औसत घाटा होगा, न्यूनतम वृद्धि की मांग करते हुए कि कम्पनी ने प्राधिकारियों से मांग की है।

4.2. आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित लागत विवरणों और समेकित आय में यथा निर्दिष्ट प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित वित्तीय/लागत विवीक्षाओं को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

(रु. लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2013-14	2014-15	2015-16
1.	यातायात (मी.ट. में)	2.3	2.3	2.3
2.	प्रचालन आय	5068	4882	4882
3.	प्रतिलाभ के बाद निवल अधिशेष/घाटा	- 1737	-2042	-2145
4.	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल घाटा	- 13.8%	- 41.8%	- 43.9%
5.	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में औसत निवल घाटा	-33.17%		

4.3. आईएसएचपीएल के प्रस्ताव से, यह देखा गया है कि आईएसएचपीएल ने मुख्य प्रशुल्क मदों में लगभग 7 प्रतिशत से लगभग 72 प्रतिशत वृद्धि की मांग की है। आईएसएचपीएल ने प्रचालन सेवाओं के लिए दरों के संशोधन हेतु प्रस्ताव भी किया है। आईएसएचपीएल द्वारा यथा मांग की गई मुख्य प्रशुल्क मदों के लिए प्रतिशत वृद्धि के साथ प्रस्तावित दरें नीचे तालिकाबद्ध की गई हैं:-

क्र.सं.	मुख्य प्रशुल्क श्रेणी	मौजूदा दरें (रु.)	प्रस्तावित दर (रु.)	मांग की गई वृद्धि (पूर्णांकित)
1.	बर्थ किराया (अ.छा./रु.) विदेशी/तटीय	0.0028/ 0.0743	0.0030/ 0.08	7%/8%
2.	मैनपावर और मोबाइल उपकरणों की आपूर्ति	9.57	12.40	30%
3.	घाटशुल्क	78.30	102	30%
4.	तट प्रहस्तन प्रभार	91.35	128	40%
5.	डिलीवरी प्रभार (अभियंत्रित/परंपरागत)	30.45/17.40	36/30	18%/72%
6.	भूमि किराया	43.50	50	15%
7.	लदाई, उत्तराई और रिस्टकिंग	20	26	30%

5.1. आईएसएचपीएल ने यह अनुमान लगाते हुए सम्पूर्ण वित्तीय विवरण परिचालित नहीं करने का अनुरोध किया था ताकि उनकी रणनीति पर पूरी सूचना प्राप्त करने से प्रतिस्पर्धियों को रोका जा सके और यह अन्य बीओटी परियोजनाओं के लिए भावी प्रतिस्पर्धी बोली में उनके हित के विरुद्ध जाएगी।

5.2. प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.2.4 के अनुसार, प्रशुल्क प्रस्ताव परिचालित किया जाना अपेक्षित है, सिवाय उन व्योनों/दस्तावेजों के जिनके लिए पत्तन द्वारा वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील/गोपनीय प्रकृति का होने के आधार पर परिचालित नहीं किए जाने का अनुरोध किया गया था। तथापि, ऐसा अनुरोध वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील/गोपनीय में दस्तावेजों/सूचना को वर्गीकृत करने के कारण पर्याप्त रूप से स्पष्ट किए जाने चाहिए और यह भी स्पष्ट किया जाना चाहिए कि कैसे पत्तन को नुकसान पहुंच सकता है, यदि अनुरोध को स्वीकार नहीं किया जाता है। आईएसएचपीएल ने अपने प्रस्ताव में ऐसा कोई स्पष्टीकरण नहीं भेजा था।

6.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, आईएसएचपीएल से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 9 नवम्बर 2012 (सिवाय ऊपर यथा उल्लिखित वार्षिक लेखों) की प्रति लाइसेंसदाता पत्तन, केओपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को अग्रेषित की गई थी। बंगाल चेम्बर ऑफ कॉमर्स (बीसीसी) और स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) ने अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। उक्त उपयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियां आईएसएचपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। आईएसएचपीएल ने अपने पत्र दिनांक 9 दिसम्बर 2013 द्वारा केवल सेल की टिप्पणियों पर प्रत्युत्तर दिया था।

6.2. जैसाकि ऊपर बताया गया है, प्रस्ताव की प्रति केओपीटी को अग्रेषित की गई थी। केओपीटी ने शुरू में अपनी अंतरिम टिप्पणियां भेजी थीं और उसके बाद इसने आईएसएचपीएल प्रस्ताव पर अपनी अंतिम टिप्पणियां भेजी थीं। केओपीटी से प्राप्त अंतरिम/अंतिम टिप्पणियों के प्रत्येक की प्रति आईएसएचपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी। आईएसएचपीएल ने अपने पत्र दिनांक 9 दिसम्बर 2013 द्वारा केओपीटी के अंतरिम/अंतिम टिप्पणियों पर प्रत्युत्तर दिया था।

7.1. स्थिति के आधार पर कि इस प्राधिकरण के अंतिम विचार के लिए मामले को तैयार करने में कुछ और समय लगेगा, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 9 मई 2013 द्वारा आईएसएचपीएल के दरमान की वैधता 30 सितम्बर 2013 तक विस्तारित की थी। दरमानों की वैधता इसके निष्पादन की समीक्षा के दौरान यथा मूल्यांकित, निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में 1 अप्रैल 2013 के बाद की अवधि के लिए आईएसएचपीएल को प्रोद्भूत होने वाले स्वीकार्य लागत और स्वीकार्य प्रतिलाभ से अधिक अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, को पूर्णतः समायोजित किए जाने की शर्त पर विस्तारित की गई थी।

7.2. उसके बाद, इस प्राधिकरण ने अपने आदेशों दिनांक 29 अक्तूबर 2013, 10 जनवरी 2014 और 10 अप्रैल 2014 द्वारा आईएसएचपीएल के दरमानों की वैधता क्रमशः 31 दिसम्बर 2013, 31 मार्च 2014 और 30 जून 2014 तक इस शर्त के अधीन विस्तारित की थी कि निर्धारित किए जाने वाले इसके निष्पादन की समीक्षा के दौरान यथा निर्धारित प्रशुल्क में 1 अप्रैल 2013 के बाद की अवधि के लिए आईएसएचपीएल को प्रोद्भूत होने वाले स्वीकार्य लागत और स्वीकार्य प्रतिलाभ से अधिक अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

8. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, आईएसएचपीएल से हमारे पत्र दिनांक 30 मई 2013 द्वारा विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। आईएसएचपीएल ने अपने पत्र दिनांक 11 नवम्बर 2013 के कवर में जवाब दिया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न और उनपर आईएसएचपीएल के जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	आईएसएचपीएल के जवाब
I	वित्तीय लागत विवरण:	
क	सामान्य:	
1.	आवरण पत्र दिनांक 9 नवम्बर 2012 में आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित वचनबंध में निर्धारित वचनबंध की विषयवस्तु पूरी तरह से नहीं दर्शाई गई थी। इसलिए, आईएसएचपीएल निजी टर्मिनलों के लिए प्रशुल्क दाखिल करने वाले प्रपत्रों में यथा निर्धारित वचनबंध प्रेषित करे।	(आईएसएचपीएल ने अपने आवरण पत्र दिनांक 11 नवम्बर 2013 में वचनबंध भेजा है।)
2.	वर्ष 2012-13 के लिए लागत विवरण वास्तविक आंकड़ों से अद्यतन करें और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के अनुमानों की समीक्षा करें, यदि आवश्यक हो।	(आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित संशोधित प्रस्ताव को वर्ष 2012-13 के वास्तविक आंकड़ों में लिया गया है।)

3.	(i) दरमानों में अनुमोदित दरें लागू करते हुए प्रहस्तित वास्तविक प्रशुल्क के लिए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए विस्तृत आय गणना भेजे।	(आईएसएचपीएल ने उसके संशोधित प्रस्ताव में लागत विवरण के घटक निर्मित करने वाले हिस्से के मामले में गणनाएं भेजी देखी गई हैं।)
	(ii) वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान आईएसएचपीएल द्वारा स्वीकृत अधिसूचित अधिकतम दरों पर रियायतें और छूट, यदि कोई हों, वर्षवार भेजे।	(आईएसएचपीएल ने प्रश्न का जवाब नहीं दिया है कि क्या उसने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान कोई रियायतें और छूट स्वीकृत की हैं।)
4.	आईएसएचपीएल वर्ष 2012-13 के लिए मसौदा लेखों की प्रति प्रेषित करे, यदि लेखापरीक्षित लेखे उपलब्ध नहीं हों।	वित्तीय वर्ष 2012-13 के लिए लेखापरीक्षित लेखे भेजे गए हैं।
5.	लागत विवरण के प्रपत्र-7 के संदर्भ में, निम्नलिखित भेजे:-	
	(i) चूंकि वर्ष 2012-13 पहले ही समाप्त हो चुका है, इसलिए वर्ष 2012-13 के अनुमानों के सापेक्ष वास्तविक आंकड़ों की तुलनात्मक स्थिति भी प्रपत्र-7 में भेजे।	
	(ii) अनुमानों से वास्तविक आंकड़ों में प्रतिशत भिन्नता वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में परिकलित की गई है। प्रतिशत भिन्नता अनुमानों के संदर्भ में परिगणित की जाए और जहां कहीं भिन्नता 20 प्रतिशत से अधिक हो तो भिन्नता के कारण विस्तार से स्पष्ट करें।	(संशोधित प्रस्ताव में, वर्ष 2012-13 के अनुमानों के सापेक्ष वास्तविक आंकड़ों की तुलनात्मक स्थिति को फार्म-7 में लिया गया है।)
	(iii) पोत संबंधित आय का अनुमान प्रशुल्क आदेश दिनांक 19 नवम्बर 2011 से संबंधित लागत विवरण के अनुसार वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए पोत संबंधित आय का अनुमान क्रमशः रु 267.81 लाख और रु 233.94 लाख दर्शाया गया है। तथापि, यह नोट किया जाए कि उक्त प्रशुल्क आदेश उस समय मौजूदा बर्थ किराया प्रमारों में 11 प्रतिशत की वृद्धि स्वीकृत करता है, विदेशी और तटीय पोतों पर समान रूप से लागू होगा। उक्त प्रशुल्क आदेश भारत के राजपत्र में 6 अप्रैल 2011 को अधिसूचित किया गया था और अधिसूचना की तारीख से 15 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होगा। अनुमानित बर्थ किराया प्रमारों और वास्तविक बर्थ किराया प्रमारों की तुलना करने के लिए, बर्थ किराया प्रमारों में प्रदत्त वृद्धि के कार्यान्वयन की वास्तविक तारीख से 11 प्रतिशत तक अधिक बर्थ किराया प्रमारों का अनुमान लगाया गया है और वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए प्रपत्र-7 के अनुमान कॉलम में दिया गया है।	प्रशुल्क आदेश 6 अप्रैल 2011 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। इसलिए, तत्समय मौजूदा पोत संबंधित आय की वृद्धि वित्तीय वर्ष 2010-11 के लिए लागू नहीं होगी क्योंकि टीएमएपी आदेश हमेशा भावी प्रभाव प्रकृति का होता है। वित्तीय वर्ष 2011-12 और 2012-13 के मामले में, टीएमपी ने 11 प्रतिशत वृद्धि के अधीन विचार करते हुए पोत संबंधित आय के लिए कुछ अनुमान लगाए थे। इसलिए, यह दिखाई नहीं देता है कि अनुमानों में किसी और वृद्धि/संवर्धन की जरूरत है।  (आईएसएचपीएल के उस समय मौजूदा बर्थ किराया प्रमारों में प्रदत्त 11 प्रतिशत की वृद्धि आईएसएचपीएल द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव के प्रपत्र-7 में वित्तीय वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए बर्थ किराया प्रमारों के अनुमानों में लागू नहीं किया गया है।)
6.	आईएसएचपीएल के दरमान की पिछली समीक्षा के दौरान, प्रचालक ने बताया है कि इसने आयात ताप कोयला का प्रहस्तन करने के लिए कार्यवाही शुरू की है और इस कार्गो के प्रहस्तन की संभावनाओं का पता करना जारी रखेगा। जैसाकि प्रशुल्क आदेश दिनांक 19 जनवरी 2011 के अनुच्छेद सं. 17(V) में दर्ज किया गया है। इस संबंध में आईएसएचपीएल द्वारा किए गए उपायों का परिणाम बताएं।	वित्तीय वर्ष 2010-11 के दौरान, ताप कोयला प्रहस्तन के लिए जरूरत महसूस की गई थी क्योंकि इसने अनुमान लगाया था कि एचडीसी, केओपीटी में नई सुविधाएं आईएसएचपीएल, बर्थ सं. 4क के लिए उपलब्ध कोकिंग कोयले की मात्रा को कम करेगा। तथापि, चूंकि वास्तव में कोकिंग कोयले की मात्रा कम नहीं की गई थी, इसलिए ताप कोयला के प्रहस्तन की योजना कार्यान्वित नहीं की गई थी। इसी तरह, वित्तीय वर्ष 2011-12 के दौरान, तालाबंदी की योजना बनाई गई थी और बर्थ सं. 4क में जलयान-अनलोडरों की मरम्मत के लिए 3 से साढ़े तीन महीने का समय लिया था, जिसकी वजह से कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए संयंत्र की क्षमता सीमित की गई थी और मैनपावर भी उस समय की जा रही मरम्मत गतिविधियों में व्यस्त था और इसलिए ताप कोयला प्रहस्तन की संभावना का पता लगाने का प्रश्न ही नहीं उठता है। वित्तीय वर्ष 2012-13 के दौरान, एचडीसी, केओपीटी में कोकिंग कोयला आवक की किसी तदनुरूपी कटौती के बिना एचडीसी, केओपीटी को ताप कोयला की आवक में काफी कमी आई थी। इसके अलावा, आईएसएचपीएल द्वारा प्रहस्तित कोकिंग कोयला सामान्यतः 3/4 है जोकि 3/4 घटकों के समकक्ष है क्योंकि प्रत्येक अलग से उतारा, स्टेक तथा प्रेषित किया जाना है। यह इसकी स्टेकिंग के लिए अतिरिक्त स्थान अधिग्रहीत करता है, यह अनुमान लगाया गया था कि आईएसएचपीएल के पट्टा क्षेत्र/परिसर के भीतर प्लॉट विस्तारित स्टॉकयार्ड के रूप में विकसित किया जाएगा, परन्तु इसे डी जी सैटों के संस्थापन के लिए इनका पूरी तरह से उपयोग किया जाना है क्योंकि डी जी सैटों की मूल प्रस्तावित स्थिति आपूर्तिकर्ताओं/संविदाकारों द्वारा उपयुक्त नहीं पाया गया था।
7.	आईएसएचपीएल के दरमान की पिछली समीक्षा के दौरान, रु 15.35 लाख की अनुमानित लागत परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड, स्वीकार्य दरों पर प्रतिलाभ और मूल्यहास स्वीकृत करने के रूप में इन-मोशन धर्मकांटे को बदलने के लिए आईएसएचपीएल का प्रस्ताव वर्ष 2011-12 के लिए सुविचारित किया गया था। आईएसएचपीएल को परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड से मौजूदा इन-मोशन धर्मकांटे को अलग करने और उसके निपटान से प्राप्त राशि के लिए लेखा में लेने और, प्रशुल्क आदेश दिनांक 19 जनवरी 2011 के अनुच्छेद सं. 17 (viii) (क) (iv) में यथा प्रतिवेदित, इसके दरमान की अगली समीक्षा के दौरान मामला रिपोर्ट करने की सलाह दी गई थी। तथापि, आईएसएचपीएल के प्रशुल्क प्रस्ताव में इस संबंध में कोई उल्लेख नहीं पाया गया है। इस संबंध में स्थिति लागत व्ययों के साथ बताएं और लागत विवरण में की गई प्रविष्टि के संदर्भ में लागत विवरण स्पष्ट करें।	आईएसएचपीएल ने परिसंपत्तियों के प्रखंड से पुराने इन-मोशन धर्मकांटे को अलग रखा गया है, परन्तु निपटान से कोई वसूली नहीं हुई है क्योंकि कोई वसूली मूल्य नहीं है, जो इस प्राधिकरण को यथा प्रस्तुत किए गए वित्तीय वर्ष 2010-11 के लिए लेखापरीक्षित लेखों की अचल परिसंपत्तियों की अनुसूची से साक्ष्यित होगा।
8.	जलयान अनलोडर में मौजूदा पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइव को बदलने के लिए रु 250 लाख की अनुमानित राशि और दूसरे अनलोडर के लिए दूसरे पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइव के लिए रु 250 लाख की अनुमानित राशि उपर्युक्त परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ और मूल्यहास स्वीकृत करते हुए परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में संवर्धनों के रूप में 2011-12 और 2012-13 में सुविचारित किया गया था। इसी तरह, मौजूदा कन्वेयर सिस्टम की रिवैम्पिंग/बदलने के लिए रु 200 लाख की राशि वास्तविक व्यय के सत्यापन के अधीन उक्त परिसंपत्ति पर प्रतिलाभ और मूल्यहास स्वीकृत करते हुए सकल प्रखंड में संवर्धन के रूप में सुविचारित की गई थी। इस	अनलोडरों के प्रत्येक के लिए पीएलसी/वीवीवीएफ के लिए अनुमानित रु 250 लाख राशि कुल रु 500 लाख वित्तीय वर्ष 2011-12 में रु 517 लाख (लगभग) के वास्तविक आधार पर शामिल किया गया है और परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में पूंजीकृत किया गया है। कन्वेयर सिस्टम की मरम्मतें जरूरत के आधार पर समीक्षाधीन अवधि के दौरान लगातार की गई हैं। तथापि, लेखांकन मानकों के अनुसार ऐसी मरम्मतें कैपिटल मरम्मतों के बारे में नहीं विचार किए गए थे और इसलिए सकल प्रखंड में कोई संवर्धन नहीं था।

	संबंध में, प्रशुल्क आदेश दिनांक 19 जनवरी, 2011 के अनुच्छेद सं. 17(viii) का अवलोकन करें। दो पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइवों को बदलने और मौजूदा कन्वेयर सिस्टम की रिवैम्पिंग/बदलने की पुंजी लागत व्ययों के साथ पुष्टि करें और लागत विवरण में इस संबंध में दिए गए संयवहार को स्पष्ट करें।	
9.	(i) आईएसएचपीएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा में, प्रशुल्क आदेश दिनांक 19 जनवरी 2011 द्वारा, आईएसएचपीएल को जलयान अनलोडरों को नुकसान के लेखा पर मौजूदा उपलब्ध के लिए बीमा लाभ फायदा लेने और पैरा 17(vii)(घ) में यथा प्रतिवेदित जलयान अनलोडरों की मरम्मतों की वास्तविक लागत से इसे घटाने की सलाह दी गई थी। आईएसएचपीएल प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त सलाह के अनुपालन पर स्पष्टीकरण दे।	(आईएसएचपीएल ने कहा है कि प्राधिकरण की सलाह का पालन किया गया है। इस संबंध में, यह देखा गया है कि वर्ष 2011-12 के लिए वार्षिक लेखे रु० 1302.95 लाख के मरम्मत और अनुरक्षण लागत दर्शाते हैं। इस संबंध में एक नोट में कहा गया है कि उक्त मरम्मत और अनुरक्षण वर्ष के दौरान प्राप्त वर्ष 2011-12 के दौरान जलयान अनलोडरों की मरम्मतों पर प्रोद्भूत व्ययों के मामले में बीमा दावे के रूप में रु० 489.38 लाख का निवल है।
	(ii) आईएसएचपीएल दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित जलयान अनलोडरों की मरम्मत के लिए प्रोद्भूत वास्तविक व्यय भेजें।	आईएसएचपीएल ने दस्तावेज भेजे हैं। (दस्तावेजों से, यह देखा गया है कि आईएसएचपीएल ने एक जलयान अनलोडर की मरम्मत और दो जलयान अनलोडरों के लिए रिफरबिशमेंट कार्य करने के लिए, 1273504 सिंगापुर डॉलरों (एसजीडी) की कुल करार कीमत पर एक ओवरसीज पार्टी नियुक्त की है। टैक्स बिलों दिनांक 31 अक्टूबर, 2011, 27 दिसम्बर, 2011 और 06 फरवरी 2012 के आधार पर, आईएसएचपीएल ने करार कीमत की है जोकि रु० 502 लाख के समकक्ष है।
	(iii) आईएसएचपीएल ने पेंटिंग तथा अन्य बदलावों जैसे प्रमुख अनुरक्षण के बारे में अपने कवरिंग पत्र दिनांक 9 नवम्बर 2012 में उल्लेख किया है। पेंटिंग तथा अन्य बदलावों के लिए प्रोद्भूत वास्तविक व्यय के ब्योरे दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित कर भेजें। लागत विवरण से यह दिखाई देता है कि आईएसएचपीएल प्रमुख पेंटिंग कार्य के लिए वर्ष 2014-15 में रु० 200 लाख का व्यय परिकल्पित करता है। रु० 200 लाख की अनुमानित राशि लागत व्ययों के साथ तर्कसंगत ठहराएं।	पेंटिंग वित्तीय वर्ष 2011-12 के दौरान की गई है। हालांकि, आईएसएचपीएल ने वित्तीय वर्ष 2014-15 के दौरान पेंटिंग के लिए रु० 200 लाख का व्यय परिकल्पित किया था, परन्तु इसे संशोधित प्रस्ताव में सुविचारित नहीं किया गया है। तथापि, यदि परिस्थितियां अपेक्षा करती हैं, तो आईएसएचपीएल वित्तीय वर्ष 2014-15 में कुछ व्यय कर सकता है।
	(iv) पेंटिंग तथा अन्य बदलावों के संदर्भ में, आईएसएचपीएल ने कवरिंग लैटर में कहा है कि इसने प्रासंगिक व्यय को अवलंबित व्ययों के रूप में माना है और उक्त व्यय के अप्रभाजित हिस्से पर प्रतिलामों का दावा किया है। इस संबंध में, आईएसएचपीएल निम्नलिखित प्रेषित/स्पष्ट करें:-	
	(क) चूंकि व्यय में बदलाव शामिल हैं, इसलिए बदलावों की मदें और उसकी कीमत बताएं।	जहां तक पेंटिंग तथा संबंधित परिवर्तन का संबंध है, पेंटिंग प्रमुख गतिविधि है और बदलाव नगण्य हैं।
	(ख) पेंटिंग तथा बदलाव तीन वर्षों में एक बार किए जाने की जरूरत है, जैसाकि आईएसएचपीएल द्वारा उल्लिखित किया गया है। ऐसी स्थिति में, व्ययों का लाभ तीन वर्षों के प्रशुल्क चक्र विशेष के भीतर रीप किया जा सकता है और अगले प्रशुल्क चक्र तक विस्तारित नहीं किया जा सकता। उस मामले में, तीन वर्षों के प्रशुल्क चक्र के भीतर अवलंबित व्यय के रूप में उक्त व्यय मानने के लिए आईएसएचपीएल के प्रस्ताव का औचित्य बताएं।	आईएसएचपीएल ने लेखांकन मानकों के अनुसार राजस्व में वित्तीय वर्ष 2011-12 के दौरान पेंटिंग कार्य के लिए प्रोद्भूत की गई लाग वसूल की है।
10.	लाइटिंग के लिए हाइ मस्ट टावरों के संस्थापन के लिए रु० 80 लाख पर अनुमानित सकल प्रखंड में संवर्धन प्रशुल्क आदेश दिनांक 19 जनवरी, 2011 के अनुच्छेद सं. 17 (viii) (क) (ii) में यथा प्रतिवेदित उक्त मत पर प्रतिलाम और मूल्यहास स्वीकृत करते हुए सत्यापन के अधीन आईएसएचपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित वर्ष 2011-12 में सुविचारित किया गया था। तथापि, यह देखा गया है कि उक्त मद वर्ष 2011-12 में संस्थापित नहीं की गई थी और आईएसएचपीएल के मौजूदा प्रस्ताव में शामिल किया गया है। आईएसएचपीएल द्वारा उस समय स्वतः प्रस्तावित वर्ष 2011-12 में उक्त परिसंपत्ति संस्थापित नहीं करने का कारण स्पष्ट करें।	समीक्षाधीन अवधि के दौरान, आईएसएचपीएल ने कुछ संवेदनशील क्षेत्रों में ल्यूमिनेशन को बढ़ाया है और यह अतिरिक्त ल्यूमिनेशन पर्याप्त दिखाई देता है और इसलिए लाइटिंग के लिए हाइ मस्ट टावर के संस्थापन की योजना को लंबित रखा गया था।  (आईएसएचपीएल ने अपने मूल प्रस्ताव में वर्ष 2013-14 के दौरान हाइ मस्ट टावरों के लिए परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में रु० 80 लाख शामिल किए थे। तथापि, इसे संशोधित प्रस्ताव में शामिल किया गया दिखाई नहीं दिया है।)
11.	पिछली समीक्षा के दौरान, आईएसएचपीएल ने कन्वेयर सिस्टम के लिए वर्ष 2012-13 के दौरान रु० 200 लाख के व्यय पर विचार किया था। वर्तमान प्रस्ताव में, आईएसएचपीएल ने कन्वेयर प्रणाली पर प्रोद्भूत व्यय पर कोई ब्योरे नहीं भेजे थे। इस परिप्रेक्ष्य में, आईएसएचपीएल अनुमानन के लिए केवल उन निवेशों पर विचार किया है, जो भविष्य प्रशुल्क चक्र में पूरा होने की संभावना है।	नोट किया गया है।
12.	31 मार्च, 2009 के बाद आईएसएचपीएल के तत्समय मौजूदा दरमान की वैधता का विस्तार इस शर्त के अधीन था कि 1 अप्रैल, 2009 के बाद की अवधि के लिए आईएसएचपीएल को प्रोद्भूत स्वीकार्य लागत और स्वीकार्य प्रतिलाम से अधिक स्वीकार्य लागत प्रशुल्क आदेश दिनांक 19 जनवरी, 2011 के अनुच्छेद सं. 17(iv) में यथा प्रतिवेदित अगले प्रशुल्क चक्र के लिए निर्धारित प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। तदनुसार, वर्ष 2009-10 में तट प्रहस्तन प्रभारों पर तटीय रियायत की अनुमति नहीं देने के लेखा पर अधिक वसूली सहित रु० 771.77 लाख का सम्पूर्ण अधिशेष प्रशुल्क आदेश दिनांक 19 जनवरी, 2011 के पैरा 17(iv) के पिछले अनुच्छेद में यथा प्रतिवेदित वर्ष 2010/11 से 2012-13 के लिए सुविचारित अनुमानित निवल अधिशेष/(घाटा) स्थिति के प्रति समायोजित किया गया था। इसलिए, आईएसएचपीएल नोट करे कि लागत विवरण के प्रपत्र-3क में	नोट किया गया है।

	आईएसएचपीएल द्वारा यथा माने गए ₹ 771.77 लाख के अतिरिक्त अधिशेष के केवल 50 प्रतिशत के समायोजन का प्रश्न 2013-14 से 2015-16 अवधि के प्रशुल्क चक्र में समायोजित करने का प्रश्न ही नहीं उठता।									
13.	प्रशुल्क आदेश दिनांक 19 जनवरी 2011 द्वारा आईएसएचपीएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा में, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए यातायात की तटीय हिस्सेदारी इन शर्तों के अधीन क्रमशः 25 प्रतिशत, 35 प्रतिशत और 45 प्रतिशत पर सुविचारित की गई थी कि यदि कुल यातायात में अनुमानित तटीय हिस्सेदारी में कोई महत्वपूर्ण परिवर्तन किया पाया जाता है तो ऐसी भिन्नता प्रशुल्क आदेश दिनांक 19 जनवरी, 2011 के पैरा 17(v) में यथा प्रतिवेदित इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। प्रशुल्क प्रस्ताव दिनांक 9 नवम्बर, 2012 के प्रपत्र-2क के अनुसार, तटीय हिस्सेदारी वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए कुल यातायात का क्रमशः लगभग 12.37 प्रतिशत, 2.4 प्रतिशत और 0 प्रतिशत परिगणित होता है। इस संबंध में आईएसएचपीएल गणना के साथ समर्थित वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए कुल यातायात में तटीय हिस्सेदारी में अनुमानों तथा वास्तविकताओं के बीच भिन्नता के लेखा पर वर्षवार आईएसएचपीएल को प्रोद्भूत लाभ बताएं।	आईएसएचपीएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए यातायात की तटीय हिस्सेदारी भेजी है जोकि निम्नवत् है:- <table><tr><th>वर्ष</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>यातायात की तटीय हिस्सेदारी</td><td>12.38%</td><td>2.40%</td><td>0%</td></tr></table> संशोधित प्रस्ताव वित्तीय वर्ष 2010-11, वित्तीय वर्ष 2011-12 और वित्तीय वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक तटीय यातायात मात्रा से अद्यतन किया गया है।	वर्ष	2010-11	2011-12	2012-13	यातायात की तटीय हिस्सेदारी	12.38%	2.40%	0%
वर्ष	2010-11	2011-12	2012-13							
यातायात की तटीय हिस्सेदारी	12.38%	2.40%	0%							
14.	आईएसएचपीएल वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान वस्तुसूची के वास्तविक उपभोग का मूल्य भेजें।	वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान वस्तुसूची पर वास्तविक उपभोग के मूल्य नीचे दिए गए हैं:- (₹ लाखों में) <table><tr><th>वर्ष</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>पुर्जों का वास्तविक उपभोग (वार्षिक)</td><td>245.66</td><td>273.11</td><td>301.53</td></tr></table>	वर्ष	2010-11	2011-12	2012-13	पुर्जों का वास्तविक उपभोग (वार्षिक)	245.66	273.11	301.53
वर्ष	2010-11	2011-12	2012-13							
पुर्जों का वास्तविक उपभोग (वार्षिक)	245.66	273.11	301.53							
ख	क्षमता:									
1.	आईएसएचपीएल ऐसे पोतों के जलयान दिवस आउटपुट और विभिन्न प्रकार के पोतों के विभिन्न आकारों की प्रतिशत हिस्सेदारी को लेखा में लेते हुए 70 प्रतिशत उपयोगिता पर अपनी घाट साइड क्षमता गणनाएं भेजे। इसी प्रकार, यार्ड क्षमता निर्धारित की जाए और यार्ड के क्षेत्र, कुल क्षेत्र जो स्टेकिंग के लिए इस्तेमाल किया जा सकता है, की प्रतिशत हिस्सेदारी, क्षमता जो प्रति वर्ग मीटर क्षेत्र स्टेक की जा सकती है, को लेखा में लेते हुए और एक वर्ष में भंडारण प्लॉट का टर्नओवर अनुपात भेजे।	बर्थ सं. 4क, हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स की क्षमता 3 मिलियन टन प्रतिवर्ष रूप में प्रमाणित की गई है और इसे टीएएमपी के आदेश दिनांक 25-01-2007 में शामिल किया गया है। इसलिए, 70 प्रतिशत क्षमता उपयोगिता 2.1 मिलियन टन प्रतिवर्ष परिगणित होती है।								
2.	आईएसएचपीएल स्टेकयार्ड विस्तार के लिए ₹ 350 लाख के प्रस्तावित निवेश की बजाय 3 मिलियन टन पर टर्मिनल की निर्धारित क्षमता व्यवस्थित करने का कारण बताएं।	स्टेक यार्ड विस्तार नहीं किया जा सकेगा।								
3.	2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि प्रशुल्क उत्पादकता के स्तरों के तलचिह्न स्तर से संबंधित होने चाहिए। आईएसएचपीएल ने फार्म-1 के क्र.सं. 6 में कहा है कि मौजूदा उत्तराई दर 14000 मीट्रिक टन प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी है और निष्पादन उपस्करों के पुराना होने की वजह से भविष्य में मौजूदा निष्पादन बनाए रखने में मुश्किल होगी। यह देखा गया है कि आईएसएचपीएल ने पिछले कुछ समय में मशीनरियों की रिवेम्पिंग की है। ऐसी स्थिति में, मशीनरियों की रिवेम्पिंग के बावजूद उत्पादकता स्तर में बिना कोई सुधार किए 14000 मीट्रिक टन प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी पर उत्पादकता स्तर व्यवस्थित करने का कारण स्पष्ट करें।	मशीनरियों के सभी मरम्मत कार्य प्रौद्योगिकी की कमी की वजह से मौजूदा सुविधाओं को बनाए रखने और मौजूदा पीएलसी/वीवीपीएफ ड्राइवों को बदलने के लिए थे। ये किसी भी तरह से क्षमता संवर्धन से जुड़े नहीं हैं। यदि ये नहीं किए गए थे तो प्रचालन कुशलता में नुकसान होगा।								
ग	यातायात पूर्वानुमान:									
1.	वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित यातायात वास्तविकताओं से अद्यतन करें और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के अनुमानों की समीक्षा करें, यदि अपेक्षित हो।	वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक यातायात संशोधित प्रस्ताव में शामिल किया गया है और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के अनुमानों की समीक्षा की गई है।								
2.	वर्ष 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए अनुमानित 2.3 मिलियन टन की मात्रा के संदर्भ में, आईएसएचपीएल निम्नलिखित स्पष्ट/तर्कसंगत/प्रेषित करें:									
	(i) वर्ष 2012-13 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए 2.3 मिलियन टन के यातायात के पूर्वानुमान का कारण दर्शाती बाजार स्थिति और मांग में कमी बताया गया है। उक्त तीन वर्षों के लिए यातायात के पूर्वानुमान की जांच करने के लिए इस संबंध में किया गया विश्लेषण भेजें।	यातायात पूर्वानुमानों की समीक्षा की गई है और अद्यतन किए गए हैं।								
	(ii) बिना किसी मात्रा बढ़ोतरी के सभी तीन वर्षों के लिए 2.3 मिलियन टन पर पूर्वानुमान का औचित्य बताएं।									
	(iii) जैसाकि पहले बताया गया है, आईएसएचपीएल ने अपने प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान कहा था कि उसने आयात ताप कोयले के प्रहस्तन के लिए कदम उठाए हैं और इस कार्गो के प्रहस्तन की संभावनाओं का पता लगाना जारी रहेगा। चूंकि पूर्वानुमानित मात्रा पर मूल्यांकित क्षमता का कम उपयोग होगा, इसलिए आईएसएचपीएल अपने यातायात अनुमानों में सभी तीन वर्षों के लिए ताप कोयला आयात की मात्रा पर विचार करें।									
	(iv) आईएसएचपीएल ने स्टेक यार्ड के विस्तार के लिए वर्ष 2014-15	स्टेक यार्ड विस्तार वर्तमान परिस्थिति में लम्बे समय तक साध्य नहीं है। क्या इसने पहले प्रस्ताव में सुविचारित ₹								

	के दौरान रु0 350 लाख के पूंजी व्यय पर विचार किया है। इस लेखा पर यातायात में अनुमानित वृद्धि वर्ष 2014-15 के लिए यातायात अनुमान में सुविचारित करें।	350 लाख को हटा दिया है।																
	(v) वर्ष 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए 2.30 मिलियन टन पर यातायात को लाने के लिए आईएसएचपीएल द्वारा उद्धरित दूसरा कारण कम होता डुबाव और लॉक गेट प्रतिबंध बताए गए हैं।	वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए यातायात पूर्वानुमान संशोधित किए गए हैं।																
	(vi) आईएसएचपीएल ने कहा है कि बर्थ सं. 4क पर प्रहस्तिर/प्रहस्तिर की जाने वाली मात्रा भी एचडीसी के बर्थ सं. 2 और 8 के प्रचालनों तथा बर्थ सं. 4ख पर मोबाइल हारबर क्रेन के प्रचालन से प्रभावित होगी।  केओपीटी ने अपने पत्र सं. वि./714/ख दिनांक 30 जनवरी, 2013 द्वारा आईएसएचपीएल के उक्त दावे को विवादित बना दिया है।  इसके अलावा, अपने अनुवर्ती पत्र सं. वि./780-ख दिनांक 27 फरवरी 2013 में वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए आईएसएचपीएल के यातयात पूर्वानुमानों पर अपने विचार भेजे हैं और वर्ष 2012-13 के लिए 2.7 मिलियन टन और अगले तीन वर्षों के लिए 2.75 मिलियन टन प्रत्येक यातायात की सिफारिश की है। केओपीटी के पत्रों दिनांक 30 जनवरी, 2013 और 27 फरवरी 2013 की एक-एक प्रति हमारे समसंख्यक पत्रों दिनांक 1 फरवरी 2013 और 27 फरवरी, 2013 के कवर में आईएसएचपीएल को उसकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई थीं। आईएसएचपीएल के प्रत्युत्तर की प्रतीक्षा है। आईएसएचपीएल से अनुरोध है कि पिछले अनुच्छेदों में हमारे द्वारा की गई टिप्पणी के आलोक में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अपने यातायात अनुमानों और टर्मिनल का सर्वोत्तम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए केओपीटी के विचारों की समीक्षा करें।	वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए यातायात पूर्वानुमान की समीक्षा की गई है।																
	(vii) (क) आईएसएचपीएल ने बताया है कि वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित तटीय यातायात वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः 25 प्रतिशत, 35 प्रतिशत और 45 प्रतिशत पर आईएसएचपीएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान केओपीटी द्वारा सुझाए गए प्रतिशत पर लिया गया है। यह स्पष्ट नहीं है कि कैसे वर्ष 2010-11 से 2012-13 हेतु किए गए केओपीटी के सुझाव वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए वैध होंगे।  यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2010-11, 2012-13 के लिए तटीय मात्रा की वास्तविक हिस्सेदारी क्रमशः 12.37 प्रतिशत, 2.40 प्रतिशत और 0 प्रतिशत देखी गई है। इसके अलावा, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 27 फरवरी, 2013 द्वारा आईएसएचपीएल द्वारा अनुमानित तटीय हिस्सेदारी पर अपने विचार भेजे हैं और कार्गो की तटीय हिस्सेदारी पर अनुशंसाएं की हैं। अतः, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित यातायात की तटीय हिस्सेदारी की समीक्षा की जाए।	वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए यातायात पूर्वानुमानों की समीक्षा की गई है।																
	(ख) प्रशुल्क आदेश दिनांक 19 जनवरी, 2011 में, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः 24 प्रतिशत, 35 प्रतिशत और 45 प्रतिशत पर यातायात की तटीय हिस्सेदारी पर विचार किया गया था। जब वास्तविकताओं के आलोक में देखा गया, तटीय हिस्सेदारी तदनुरूपी अवधि के लिए क्रमशः लगभग 12.37 प्रतिशत, 2.40 प्रतिशत और 0 प्रतिशत परिगणित होती है। तटीय हिस्सेदारी में काफी कटौती के कारण बताएं।	प्रशुल्क आदेश दिनांक 19 जनवरी 2011 से संबंधित प्रस्ताव जमा करते समय, तटीय कार्गो की हिस्सेदारी पूर्व अनुभव और विभिन्न अनुमानों तथा एचडीसी, केओपीटी तथा टीएएमपी के साथ चर्चा के बाद मूल प्रस्ताव से संशोधित के आधार पर पूर्वानुमानित की गई थी। हालांकि सेल ने शुरू में तटीय आवागमन शुरू किया था, लेकिन बाद में धीरे धीरे कुछ बाधाओं की वजह से टेपर ऑफ किया गया था। इसके अलावा, तटीय आवागमन के समर्थन में कुछ पूर्वानुमान फ्रैक्टिफाई नहीं किए गए थे।																
	(ग) आईएसएचपीएल स्पष्ट करे कि क्यों सभी तटीय मात्रा वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान तटीय मात्रा के गिरते रुझान और वर्ष 2012-13 में 'शून्य' तटीय मात्रा के आलोक में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए यातायात अनुमानों में विचार किया जाना चाहिए।	सेल तटीय कार्गो के लिए प्रमुख कार्गो आयातक है, जिसने टिप्पणी की है कि आईएसएचपीएल के प्रस्ताव में तटीय कार्गो की हिस्सेदारी अधिक दिखाई देती है, परन्तु उसी समय तटीय आवागमन से इंकार भी नहीं किया जा सकता। तदनुसार, आईएसएचपीएल ने इन अनुमानों को ध्यान में रखते हुए तटीय कार्गो की हिस्सेदारी की समीक्षा और संशोधन किया है जिन्हें पहले प्रस्तावित में संख्यांकित किया गया था और सार्वजनिक घोषणा के अनुसार तटीय कार्गो आवागमन के लिए भारत सरकार की पुष्टि एवं प्रोत्साहन, तटीय कार्गो होल्डरों को कुछ छूट एवं रियायतें उपलब्ध करवाते हुए अधिमान दिए जाने की वजह देते हुए।																
घ.	आय पूर्वानुमान:																	
1.	वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित आय वास्तविकताओं से अद्यतन करें और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित आय की समीक्षा करें, यदि आवश्यक हो। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, दरमान में अनुमोदित दरों पर यथा वसूलीयोग्य आय के बारे में बताएं।	प्रस्ताव को वित्तीय वर्ष 2012-13 के वास्तविक आंकड़ों से अद्यतन किया गया है।																
2.	वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए बर्थ किराया प्रमारों से आय के अनुमानों के लिए विस्तृत परिकलन, अंगीकृत विनिमय दर दर्शाते हुए, विदेशगामी पोतों और तटीय पोतों के लिए अलग-अलग भेजें।	वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए बर्थ किराया प्रमारों से अनुमानित आय का परिकलन नीचे दिए गए हैं- <table><tr><td></td><td>2013-14</td><td>2014-15</td><td>2015-16</td></tr><tr><td>यातायात (लाख टन)</td><td>27.50</td><td>27.50</td><td>27.50</td></tr><tr><td>तटीय</td><td>2.75</td><td>4.13</td><td>6.88</td></tr><tr><td>विदेशी</td><td>24.75</td><td>23.37</td><td>20.62</td></tr></table>		2013-14	2014-15	2015-16	यातायात (लाख टन)	27.50	27.50	27.50	तटीय	2.75	4.13	6.88	विदेशी	24.75	23.37	20.62
	2013-14	2014-15	2015-16															
यातायात (लाख टन)	27.50	27.50	27.50															
तटीय	2.75	4.13	6.88															
विदेशी	24.75	23.37	20.62															

		<table><tr><td>दर:</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>तटीय</td><td>0.0743</td><td>0.10</td><td>0.10</td></tr><tr><td>विदेशी</td><td>0.0028</td><td>0.004</td><td>0.004</td></tr><tr><td>पोतों की सं.</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>तटीय</td><td>19</td><td>28</td><td>47</td></tr><tr><td>विदेशी</td><td>98</td><td>93</td><td>82</td></tr><tr><td>विदेशी मुद्रा विनिमय दर</td><td>60</td><td>60</td><td>60</td></tr><tr><td>पोतों का प्रकार:</td><td>औसत जीआरटी</td><td>औसत पार्सल</td><td>औसत समय (घंटे)</td></tr><tr><td>तटीय</td><td>13936</td><td>14613</td><td>30</td></tr><tr><td>विदेशी</td><td>40021</td><td>25137</td><td>52</td></tr><tr><td colspan="4">बर्थ किराया प्रभार = (जीआरटी X दर X लिया गया समय) X पोतों की सं. X विनिमय दर</td></tr></table>	दर:				तटीय	0.0743	0.10	0.10	विदेशी	0.0028	0.004	0.004	पोतों की सं.				तटीय	19	28	47	विदेशी	98	93	82	विदेशी मुद्रा विनिमय दर	60	60	60	पोतों का प्रकार:	औसत जीआरटी	औसत पार्सल	औसत समय (घंटे)	तटीय	13936	14613	30	विदेशी	40021	25137	52	बर्थ किराया प्रभार = (जीआरटी X दर X लिया गया समय) X पोतों की सं. X विनिमय दर			
दर:																																														
तटीय	0.0743	0.10	0.10																																											
विदेशी	0.0028	0.004	0.004																																											
पोतों की सं.																																														
तटीय	19	28	47																																											
विदेशी	98	93	82																																											
विदेशी मुद्रा विनिमय दर	60	60	60																																											
पोतों का प्रकार:	औसत जीआरटी	औसत पार्सल	औसत समय (घंटे)																																											
तटीय	13936	14613	30																																											
विदेशी	40021	25137	52																																											
बर्थ किराया प्रभार = (जीआरटी X दर X लिया गया समय) X पोतों की सं. X विनिमय दर																																														
3.	<p>(i) आईएसएचपीएल ने लागत विवरण में वर्ष 2010-11 के लिए "अन्य आय" रूप में रु0 1049 लाख सहित रु0 6873 लाख की कार्गो प्रहस्तन आय पर विचार किया है। तथापि, ये आय वर्ष 2010-11 के लिए आईएसएचपीएल के लेखापरीक्षित लेखों की अनुसूची 16 और अनुसूची 17 में क्रमशः रु0 7014 लाख और रु0 2.40 लाख पर प्रतिवेदित की गई है। लागत विवरण (फार्म 2ख) में कम आय दिखाने का कारण मिलान विवरण के साथ स्पष्ट करें।</p>	<p>मिलान विवरण नीचे दिया गया है:-</p> <table><tr><td colspan="2">(रु0 लाखों में)</td></tr><tr><td>विवरण</td><td>2010-11</td></tr><tr><td>अन्य आय के रूप में रु0 1049 लाख सहित फार्म-2ख में प्रतिवेदित कार्गो प्रहस्तन आय</td><td>6,873</td></tr><tr><td>जोड़ें: ओपनिंग कार्य प्रगति पर है</td><td>141</td></tr><tr><td>लेखापरीक्षित लेखों की अनुसूची 16 में प्रतिवेदित कार्गो प्रहस्तन आय</td><td>7,014</td></tr><tr><td>"अन्य" रूप में फार्म-3क में प्रतिवेदित आय</td><td>2.4</td></tr><tr><td>लेखापरीक्षित लेखों की अनुसूची 17 में प्रतिवेदित अन्य आय</td><td>2.4</td></tr></table> <p>इसलिए, यह स्पष्ट है कि इसमें कोई अन्तर नहीं है।</p>	(रु0 लाखों में)		विवरण	2010-11	अन्य आय के रूप में रु0 1049 लाख सहित फार्म-2ख में प्रतिवेदित कार्गो प्रहस्तन आय	6,873	जोड़ें: ओपनिंग कार्य प्रगति पर है	141	लेखापरीक्षित लेखों की अनुसूची 16 में प्रतिवेदित कार्गो प्रहस्तन आय	7,014	"अन्य" रूप में फार्म-3क में प्रतिवेदित आय	2.4	लेखापरीक्षित लेखों की अनुसूची 17 में प्रतिवेदित अन्य आय	2.4																														
(रु0 लाखों में)																																														
विवरण	2010-11																																													
अन्य आय के रूप में रु0 1049 लाख सहित फार्म-2ख में प्रतिवेदित कार्गो प्रहस्तन आय	6,873																																													
जोड़ें: ओपनिंग कार्य प्रगति पर है	141																																													
लेखापरीक्षित लेखों की अनुसूची 16 में प्रतिवेदित कार्गो प्रहस्तन आय	7,014																																													
"अन्य" रूप में फार्म-3क में प्रतिवेदित आय	2.4																																													
लेखापरीक्षित लेखों की अनुसूची 17 में प्रतिवेदित अन्य आय	2.4																																													
	<p>(ii) वर्ष 2010-11 के लिए आय में प्रगतिधीन ओपनिंग कार्य के लिए रु0 140.97 लाख का समायोजन स्पष्ट करें। (कृपया अनुसूची 8 का अवलोकन करें)।</p>	<p>रु0 140.97 लाख वर्ष के आखिर में मूल्यांकित देयता है जो वित्तीय वर्ष 2009-10 के लिए पोतों हेतु वित्तीय वर्ष 2010-11 में देय एचडीसी, केओपीटी को देय है, जिसे निर्धारित किया गया है कुल प्रहस्तन प्रासंगिक वित्तीय वर्ष अर्थात वित्तीय वर्ष 2009-10 के भीतर पूरा किया गया है। इसलिए, यह वित्तीय वर्ष 2010-11 के लिए प्रगतिधीन ओपनिंग कार्य रूप में दिखाई देता है। यह एक चालू अभ्यास है जिसकी आईएसएचपीएल ने समीक्षा की है और लाइसेंस करार के अनुसार इस देयता के रूप में अनुगामी वर्षों में किया गया है।</p>																																												
	<p>(iii) आईएसएचपीएल ने लागत विवरण में वर्ष 2011-12 के लिए "अन्य आय" रूप में रु0 1290 लाख सहित रु0 5093 लाख की कार्गो प्रहस्तन आय पर विचार किया है। तथापि, वर्ष 2011-12 के लिए आईएसएचपीएल के लेखापरीक्षित लेखों की अनुसूची 8 में आय क्रमशः 5092.50 लाख और रु0 4.10 लाख पर प्रतिवेदित की गई है। लागत विवरण (प्रपत्र 2ख) में कम आय दर्शाने का कारण मिलान विवरण के साथ स्पष्ट करें।</p>	<p>आईएसएचपीएल की समझ के अनुसार, आईएसएचपीएल ने रु0 4.10 लाख वित्तीय वर्ष 2011-12 के लिए फार्म-3क में प्रतिवेदित किए हैं ना कि फार्म-2ख में।</p>																																												
	<p>(iv) वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए लागत विवरण में सुविचारित रु0 1049 लाख और रु0 1290 लाख की "अन्य आय" के लिए ब्रेकअप सुविचारित अन्य आय की मदों को सूचीबद्ध करते हुए भेजे।</p>	<p>वैकल्पिक सेवाओं से आय "अन्य आय" के अधीन सुविचारित की गई है। यह मूलतः आईएसएचपीएल के पूर्व निष्पादन पर आधारित है। इन सेवाओं में शामिल हैं:</p> <p>क) इन-मोशन धर्मकांटे के लिए भारतोलन प्रभार। ख) अंतरण में स्पिल ओवर होने वाले कार्गो की वापसी ग) साइडिंग प्रभार घ) लदाई, पुनः लदाई और रिस्टेकिंग ङ) लदे हुए वैगनों के लिए फोटोग्राफ लेना च) ट्रिमिंग, क्लनिंग, लेबलिंग और चूना छिड़काव सहित बर्थ सं. 4क के माध्यम से रेलबद्ध कार्गो के लिए प्रेषण संबंधित सेवाएं छ) स्टॉक का तिमाही सर्वेक्षण।</p> <p>(आईएसएचपीएल ने अपने संशोधित प्रस्ताव में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए वैकल्पिक सेवाओं से अन्य आय के अधीन लागत विवरण में सुविचारित आंकड़ों का मिलान करते हुए उपर्युक्त प्रत्येक सेवा से अर्जित वास्तविक राजस्व का ब्रेकअप नहीं भेजा है।)</p>																																												
	<p>(v) कार्गो प्रहस्तन आय के अधीन वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित "अन्य आय" वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविक "अन्य आय" की तुलना में 51 प्रतिशत कम पाया गया है। आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित आय पूर्वानुमानों (फार्म-2ख) की सॉफ्ट प्रति से यह देखा गया है कि पूर्वानुमानित "अन्य आय" की गणना राशि रु0 6.31 करोड़ वर्ष 2012-13 के लिए 2.30 मिलियन टन के यातायात पूर्वानुमानों के आधार पर किया गया है। तथापि, लागत विवरण (फार्म-2ख) में निर्दिष्ट वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविक "अन्य आय" 1.829 मिलियन टन के यातायात के वास्तविक कम स्तर के लिए रु0 12.90 करोड़ के उच्चतर स्तर पर है। इस संदर्भ में, आईएसएचपीएल वर्ष 2011-12 और 2010-11 के लिए वास्तविक "अन्य</p>	<p>वित्तीय वर्ष 2012-13 के लिए प्रस्ताव वास्तविकताओं से अद्यतन किया गया है।</p>																																												



	आय" की गणनाएं, लागू दर और कार्गो की वास्तविक मात्रा जिसपर दर लागू की जाती है।																									
	(vi) (क) फार्म-3क में कुल प्रचालन आय के अधीन क्रमशः वर्ष 2010-11 और 2012-13 के लिए "अन्य" रूप में क्रमशः रु 2 लाख और रु 4 लाख की वास्तविक आय दर्शाई गई है। उक्त आय के व्योरे भेजें।	ये वर्ष के दौरान सृजित विविध आय हैं। यह सीधे तौर पर आईएसएचपीएल के प्रचालनों से नहीं जुड़े हैं और इसलिए, फार्म-3क के फार्म पार्ट और विविध आय रूप में दर्शाए गए हैं।																								
	(ख). वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए "अन्य" के अधीन किसी आय का अनुमान नहीं लगाने का कारण स्पष्ट करें।	वित्तीय वर्ष 2012-13 के लिए प्रस्ताव - आईएसएचपीएल को वास्तविकताओं से अद्यतन करते रहे हैं। "अन्य" के अधीन यथा निर्दिष्ट ये आय प्रकृति में अ-प्रोद्भूत हैं और इसलिए, भविष्य वर्षों के लिए कोई अनुमानन नहीं किया गया है। यह इसके वास्तविक सृजन पर ही जाना जा सकता है।																								
4.	आईएसएचपीएल ने वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए पार्किंग और दोगुने बर्थ किराये से आय अर्जित की है और वर्ष 2012-13 के लिए ऐसी आय की वसूली का अनुमान लगाया है। इसलिए, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए पार्किंग और दोगुना बर्थ किराया से आय भी अनुमान आधार पर सुविचारित किया गया है।	<p>प्रस्तावित दरें हमारी लागत-निर्धारण कार्यवाही पर आधारित हैं। हमारी राय में, इसे बदलने की जरूरत नहीं है। टीएमपी अनुमोदित दरें आईएसएचपीएल बर्थ के लिए वैध प्रशुल्क होंगे। पोतों की डबल बैंकिंग पोतों की पार्किंग से बर्थ सं. 4क पर की जा रही है। इसलिए, दरमान में दोगुनी/तीन गुनी बैंकिंग के लिए प्रमारों हेतु प्रावधान दरमान में बने हुए हैं।</p> <p>आईएसएचपीएल द्वारा दोगुनी/तीन गुनी बैंकिंग के लिए बर्थ किराया प्रमारों की वसूली की पद्धति केओपीटी की पूरी जानकारी के साथ शुरू से जारी है। तत्पश्चात, केओपीटी आईएसएचपीएल की ओर से इन प्रमारों की वसूली कर रहा था और कुछ भुगतानों के साथ आईएसएचपीएल की प्रतिपूर्ति करना शुरू किया था। उसके बाद, वे आईएसएचपीएल के लिए इसके भुगतान के बिना उनके द्वारा वसूल किए गए प्रमार बनाए रखे गए हैं और अब लगभग पांच वर्षों के बाद। केओपीटी दावा कर रहा है कि यह आईएसएचपीएल की वजह से नहीं है। संयोगवश, दोगुनी/तीन गुनी बैंकिंग के लिए बर्थ किराया प्रमार केवल बर्थ सं. 4क के संदर्भ में लागू होंगे और इसलिए केवल आईएसएचपीएल की वजह से होने चाहिए।</p> <p>केओपीटी बर्थ किराये से दोगुनी/तीन गुनी बैंकिंग को अलग-अलग करने का प्रयास कर रहा है। जैसाकि ऊपर प्रदर्शित किया गया है, पोतों की दोगुनी/तीन गुनी बैंकिंग बर्थ किराये का अभिन्न भाग है और इसलिए बर्थ किराये के प्रावधान टीएमपी के जनवरी 2007 के आदेश और केओपीटी एवं आईएसएचपीएल के बीच मई 2002 के लाइसेंस करार दोनों जैसे एचडीसी का परिपत्र सं. एमटीओ/जी/299/पीटी-2/1231 दिनांक 29-08-2004, दोगुने/तीन गुने नैकड पोतों के बर्थ किराये से संबंधित ऐसे प्रमार केवल आईएसएचपीएल द्वारा वसूल किए जाते हैं।</p> <p>जब एचडीसी, केओपीटी ये प्रमार वसूल कर रहा है, वे आईएसएचपीएल को इसे अंतरित करने से इंकार कर रहा है। इसलिए, एचडीसी, केओपीटी को आईएसएचपीएल द्वारा किए गए इस लेखा पर कोई दावे वर्चुअली इन्फ्रकटिगशय हैं। अभी आईएसएचपीएल को इन राशियों का दावा करना होगा क्योंकि आईएसएचपीएल को विश्वास है कि यह सही देय है। चूंकि आईएसएचपीएल द्वारा दावा किया गया है, टीएमपी ने इसपर आय रूप में विचार करता है और फाइनल दरें डिस्टाइव करने के लिए अपनी गणना में शामिल करता है। ऐसी स्थिति में, आईएसएचपीएल को भुगतान नहीं करके एचडीसी, केओपीटी द्वारा दंडित किया गया है और दूसरी तरफ आईएसएचपीएल को आय के लिए टीएमपी द्वारा दंडित किया गया है जो एचडीसी, केओपीटी अंतरित नहीं करेगा। इसलिए, यह प्रस्तावित किया गया है कि टीएमपी इस शीप को भविष्य वर्षों के लिए गणना प्रयोजन के लिए आय रूप में इस शीप पर विचार नहीं किया है परन्तु दरों को प्रचालनात्मक रखा गया है। इसके अलावा, टीएमपी के अद्यतन आदेश दिनांक 6 अप्रैल 2011 के पैरा 17 (vi) (ख) के अनुसार विचार/गणना हेतु लिए गए प्रासंगिक प्रमारों/दावों की राशि औसत अथवा तदर्थ राशि पर है जोकि स्पष्ट नहीं किए जाने की जरूरत वाली परिस्थितियों के अधीन हैं।</p> <p>उपर्युक्त के अलावा, केओपीटी, एचडीसी को की गई बिलिंग और दोगुनी बैंकिंग प्रमार लेखांकन प्रयोजन के लिए लेखापरीक्षित लेखों में आय रूप में बुक किए गए हैं, परन्तु इसे एचडीसी, केओपीटी द्वारा बनाए रखा गया है और कई वर्षों के लिए अदा करने के इंकार किया है। इसलिए, आईएसएचपीएल ने बहुत ज्यादा महसूस किया है कि यह आय न केवल भविष्य वर्षों के लिए टीएमपी द्वारा आय रूप में सुविचारित नहीं किया जाना चाहिए अपितु समीक्षाधीन पिछले वित्तीय वर्षों के लिए भी और इसलिए आईएसएचपीएल ने संशोधित प्रस्ताव से "पार्किंग तथा डबल बैंकिंग प्रमारों" के रूप में बुक की गई आय को अलग रखा है। इसके व्योरे नीचे दिए गए हैं:-</p> <p>केओपीटी, एचडीसी पर दिए गए पार्किंग तथा दोगुनी/तीन गुनी बैंकिंग बिलों के व्योरे:</p>																								
		<div>रु में</div> <table><tr><th>वित्तीय वर्ष</th><th>पार्किंग प्रमार</th><th>दोगुने/तीन गुने बैंकिंग प्रमार</th><th>जोड़</th></tr><tr><td>2009-10</td><td>4,374,792</td><td>6,281,822</td><td>10,656,614</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>2,537,921</td><td>4,856,575</td><td>7,394,496</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>1,472,751</td><td>2,088,224</td><td>3,560,975</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>2,731,410</td><td>1,216,434</td><td>3,947,844</td></tr><tr><td><b>जोड़</b></td><td><b>11,116,874</b></td><td><b>14,443,055</b></td><td><b>25,559,929</b></td></tr></table>	वित्तीय वर्ष	पार्किंग प्रमार	दोगुने/तीन गुने बैंकिंग प्रमार	जोड़	2009-10	4,374,792	6,281,822	10,656,614	2010-11	2,537,921	4,856,575	7,394,496	2011-12	1,472,751	2,088,224	3,560,975	2012-13	2,731,410	1,216,434	3,947,844	<b>जोड़</b>	<b>11,116,874</b>	<b>14,443,055</b>	<b>25,559,929</b>
वित्तीय वर्ष	पार्किंग प्रमार	दोगुने/तीन गुने बैंकिंग प्रमार	जोड़																							
2009-10	4,374,792	6,281,822	10,656,614																							
2010-11	2,537,921	4,856,575	7,394,496																							
2011-12	1,472,751	2,088,224	3,560,975																							
2012-13	2,731,410	1,216,434	3,947,844																							
<b>जोड़</b>	<b>11,116,874</b>	<b>14,443,055</b>	<b>25,559,929</b>																							
5.	सकल किराया/भंडारण प्रमार आईएसएचपीएल की मौजूदा प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित की गई है। आईएसएचपीएल की मौजूदा प्रशुल्क अनुसूची में सकल किराया/भंडारण प्रमार निर्धारित किया गया है। आईएसएचपीएल ने मसौदा दरमान में प्रस्तावित इन प्रमारों की वसूली के लिए भी दर प्रस्तावित की है। तथापि, यह देखा गया है कि इसने न तो पूर्वकाल में इस शीप के अधीन कोई आय दिखाई है और न ही भविष्य वर्षों के लिए किसी आय का अनुमान लगाया है। यदि इस लेखा पर अगले प्रशुल्क चक्र में किसी आय का पूर्वानुमान नहीं लगाया जा सकता है तो इस प्रयोजन के लिए दरमानों में प्रासंगिक दरें रिडेंट की जाएं और, इसलिए, हटाया जाए।	आईएसएचपीएल न तो चाहता है और न ही उम्मीद करता है कि निःशुल्क अवधि के बाद कार्गो लम्बी अवधि के लिए हमारे परिसर में पड़ा रहे क्योंकि यह सुगम प्रचालनों को बाधित करता है। तथापि, भंडारण प्रमारों के लिए दर निर्धारित की गई है ताकि ऐसी स्थिति से निपटा जा सके जहां कार्गो निःशुल्क अवधि के बाद अंतरण क्षेत्र में पड़ा रहता है।  उपर्युक्त के अलावा, यदि डुबाव में कटौती तथा कार्गो मात्रा पर परिणामी प्रभाव की वजह से, यदि नए ग्राहक/पल्लन उपयोक्ता को सेवा प्रदान की जाती है, तो उन्हें रोकने के लिए ऐसे अवरोधों का होना जरूरी होगा।																								
6.	आईएसएचपीएल द्वारा मसौदा दरमान में "परेषिटी के निर्देशों के अनुसार गन्नी बैगों में पैकिंग तथा डिलीवरी, मैनुअल सैम्पलिंग के लिए मैनपावर उपलब्ध करवाना" के लिए नया प्रमार प्रस्ताव किया गया है। तथापि, इसके लिए आय पूर्वानुमान वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए विचार नहीं किया गया है। आईएसएचपीएल प्रस्तावित दरमान अवधि के दौरान इस लेखा पर होने वाली संभावित आय के व्योरे भेजे और वर्ष 2013-14 से	संबंधित गतिविधि पिछले वर्ष/वर्षों में कुछ अवसरों पर अपेक्षित की जा रही थी, और इसलिए यह नई दर प्रस्तावित की गई है। तथापि, समीक्षा करने पर, यह हमारा अनुभव है कि ऐसी अपेक्षाएं वर्तमान में बहुत ही कम हैं और इसलिए इस नई सेवा की अधिसूचना के लिए प्रस्ताव हटाया जा रहा है। यदि, इस सेवा की भविष्य में आवश्यकता पड़ती है तो इसे टीएमपी समक्ष अलग से रखा जा सकता है।																								

	2015-16 के लिए आय पूर्वानुमानों में इसपर विचार भी किया गया है।																					
7.	<p>खंड च – विविध प्रमारों में, निम्न के लिए प्रभार</p> <p>(i) कार्गो की लदाई, उतराई और रिस्टेकिंग (क्र.सं. ii)</p> <p>और</p> <p>(ii) स्पिल्ड कार्गो का रिट्राइवल (क्र.सं. V)</p> <p>मौजूदा प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित किए गए हैं। आईएसएचपीएल ने प्रस्तावित मसौदा दरमान में मौजूदा दरों के संशोधन का भी प्रस्ताव किया है। तथापि, यह देखा गया है कि इसने न तो वर्ष 2012-13 में इस शीर्ष के अधीन कोई आय बताई है और न ही भविष्य वर्ष में किसी आय का पूर्वानुमान लगाया है। यदि इस लेखा पर अगले प्रशुल्क चक्र में सुजित होने वाली किसी आय का पूर्वानुमान नहीं लगाया गया है तो दरमान में प्रासंगिक दरें रिडिस्ट्रिब्यूट की जाएं और, इसलिए हटाया जाए।</p>	वित्तीय वर्ष 2012-13 में इस शीर्ष के अधीन आय दर्शाई गई है। इन शीर्षों के अधीन आय के पूर्वानुमान मुश्किल हैं क्योंकि मात्राओं की जानकारी नहीं है। तथापि, भविष्य वर्षों में मात्रा कुछ भी रही हो, "दर" पूर्व अनुभव के अनुसार एक अपेक्षा है।																				
8.	वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए बर्थ किराया प्रमारों के परिकलन में रु 52 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर पर विचार करने का आधार बताएं।	रु 52 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर प्रस्ताव प्रस्तुत किए जाने के समय प्रचलित विनिमय दर के अनुसार थी। बाद में, विनिमय दर ने बहुत ही उतार-चढ़ाव दिखाया और अब सभी भविष्य वर्षों के लिए संशोधित प्रस्ताव में रु 60 प्रति अमेरिकी डॉलर सुविचारित किया गया है।																				
9.	आईएसएचपीएल ने "अन्य आय" के लिए गणना उपलब्ध करवाई है जिसमें (i) लदी हुई बैगनों की फोटोग्राफ और (ii) स्टॉक के तिमाही सर्वेक्षण के लिए प्रभार शामिल किए गए हैं। विविध प्रभार प्रति टन के लिए परिगणित दर में इन प्रमारों के लिए सुविचारित दर पर पहुंचने के लिए अंगीकृत आधार स्पष्ट करें।	(i) लदी हुई बैगनों की फोटोग्राफ के लिए सुविचारित दर पर पहुंचने के लिए अंगीकृत आधार लदी हुई मात्रा अर्थात् 60 टन प्रति बैगन से विभाजित प्रति बैगन प्रस्तावित दर पर आधारित है जबकि (ii) स्टॉक के तिमाही सर्वेक्षण के लिए 2.75 मिलियन मी.ट. के वास्तविक यातायात के आधार पर परिकलित किया गया है। 2.75 मिलियन मी.ट. के वार्षिक यातायात पर विचार करते हुए, यह परिकल्पना की गई है कि सामान्य परिस्थितियों के अधीन वित्तीय वर्ष में किसी तिमाही के अंत में औसत स्टॉक लगभग होगा। सभी वित्तीय वर्षों की सभी 4 तिमाहियों में प्रत्येक तिमाही के आखिरी माह के 10 दिनों की स्टॉक होल्डिंग के आधार पर 75000 मी.ट.।																				
ड.	प्रचालन लागत:																					
	(i) वर्ष 2010-11 के लिए लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार रॉयल्टी और ब्याज को छोड़कर प्रचालन लागत रु 2929.67 लाख दिखाई देती है जबकि लागत विवरण में रॉयल्टी और ब्याज रहित प्रचालन लागत रु 2927 लाख दर्शाई गई है। अन्तर का कारण मिलान विवरण के साथ स्पष्ट किया जाए।	<p>मिलान विवरण नीचे दिया गया है:-</p> <table><tr><th colspan="2">रु 0 लाख में</th></tr><tr><th>विवरण</th><th>2010-11</th></tr><tr><td>प्रचालन लागत, रॉयल्टी और ब्याज के अलावा</td><td>2,927.53</td></tr><tr><td>जोड़ें: सकल लाभ पॉलिसी के नुकसान के लिए भुगतान किया गया बीमा प्रीमियम</td><td>2.13</td></tr><tr><td>लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार रॉयल्टी और ब्याज के अलावा प्रचालन लागत</td><td>2,929.66</td></tr></table> <p>इसलिए, पूर्णांकन किए जाने की वजह से नगण्य अन्तर है।</p>	रु 0 लाख में		विवरण	2010-11	प्रचालन लागत, रॉयल्टी और ब्याज के अलावा	2,927.53	जोड़ें: सकल लाभ पॉलिसी के नुकसान के लिए भुगतान किया गया बीमा प्रीमियम	2.13	लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार रॉयल्टी और ब्याज के अलावा प्रचालन लागत	2,929.66										
रु 0 लाख में																						
विवरण	2010-11																					
प्रचालन लागत, रॉयल्टी और ब्याज के अलावा	2,927.53																					
जोड़ें: सकल लाभ पॉलिसी के नुकसान के लिए भुगतान किया गया बीमा प्रीमियम	2.13																					
लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार रॉयल्टी और ब्याज के अलावा प्रचालन लागत	2,929.66																					
	(ii) वार्षिक लेखों के अनुसार रॉयल्टी को छोड़कर वर्ष 2011-12 के लिए कुल व्यय रु 4420.58 लाख दिखाई देता है जबकि लागत विवरण के अनुसार रॉयल्टी को छोड़कर प्रचालन व्यय रु 3756.80 लाख दिखाई देता है। अन्तर का कारण मिलान विवरण के साथ स्पष्ट करें।	<p>रॉयल्टी को छोड़कर वर्ष 2011-12 के लिए कुल व्यय वित्तीय वर्ष 2012-13 के दौरान प्राप्त हुए बीमा दावा के समायोजन के बाद संशोधित प्रस्ताव में रु 3832.49 का बदलाव किया गया है और इसलिए मिलान विवरण संशोधित आंकड़ों के आधार पर तैयार किया गया है, जिसे नीचे दिया गया है:-</p> <table><tr><th colspan="2">रु 0 लाख में</th></tr><tr><th>विवरण</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>रॉयल्टी को छोड़कर कुल लागत</td><td>3,832.49</td></tr><tr><td>जोड़ें: वित्तीय वर्ष 2012-13 के दौरान प्राप्त बीमा दावा</td><td>489.38</td></tr><tr><td>जोड़ें: सकल लाभ पॉलिसी के नुकसान के लिए भुगतान किया गया बीमा प्रीमियम</td><td>2.46</td></tr><tr><td>जोड़ें: एफएमई लागत के रूप में दर्शाए गए पीएलसी/वीवीएफ ड्राइवों की ओबसोलेंस लागत</td><td>97.02</td></tr><tr><td>घटाएं: प्रचालनों के शुरुआती वर्ष के दौरान लेखों में रिटन ऑफ प्राथमिक व्यय</td><td>0.76</td></tr><tr><td>लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार रॉयल्टी और ब्याज को छोड़कर प्रचालन लागत</td><td>4,420.59</td></tr></table> <p>इसलिए, पूर्णांकन की वजह से नगण्य अन्तर है।</p>	रु 0 लाख में		विवरण	2011-12	रॉयल्टी को छोड़कर कुल लागत	3,832.49	जोड़ें: वित्तीय वर्ष 2012-13 के दौरान प्राप्त बीमा दावा	489.38	जोड़ें: सकल लाभ पॉलिसी के नुकसान के लिए भुगतान किया गया बीमा प्रीमियम	2.46	जोड़ें: एफएमई लागत के रूप में दर्शाए गए पीएलसी/वीवीएफ ड्राइवों की ओबसोलेंस लागत	97.02	घटाएं: प्रचालनों के शुरुआती वर्ष के दौरान लेखों में रिटन ऑफ प्राथमिक व्यय	0.76	लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार रॉयल्टी और ब्याज को छोड़कर प्रचालन लागत	4,420.59				
रु 0 लाख में																						
विवरण	2011-12																					
रॉयल्टी को छोड़कर कुल लागत	3,832.49																					
जोड़ें: वित्तीय वर्ष 2012-13 के दौरान प्राप्त बीमा दावा	489.38																					
जोड़ें: सकल लाभ पॉलिसी के नुकसान के लिए भुगतान किया गया बीमा प्रीमियम	2.46																					
जोड़ें: एफएमई लागत के रूप में दर्शाए गए पीएलसी/वीवीएफ ड्राइवों की ओबसोलेंस लागत	97.02																					
घटाएं: प्रचालनों के शुरुआती वर्ष के दौरान लेखों में रिटन ऑफ प्राथमिक व्यय	0.76																					
लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार रॉयल्टी और ब्याज को छोड़कर प्रचालन लागत	4,420.59																					
	(iii) आईएसएचपीएल सभी वर्षों 2010/11 से 2012-13 के लिए प्रचालन व्यय, प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय, मूल्यहास, वित्त एवं विविध आय और वित्त एवं विधि व्यय के मामले में वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविकताओं के साथ लागत विवरणों में सुविचारित वास्तविकताओं का मिलान करते हुए विवरण भेजे। आईएसएचपीएल वर्ष 2010/11 से 2012-13 के लिए लागत विवरणों के अनुसार प्रतिलाभ से पहले निवल लाभ और लेखों में यथा निर्दिष्ट टैक्स से पहले लाभ का मिलान करते हुए विवरण भेजे।	वार्षिक लेखों के साथ लागत विवरण के अनुसार व्ययों/आय का मिलान करते हुए मिलान विवरण नीचे दिया गया है:																				
		<table><tr><th>विवरण</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>(क) प्रचालन व्यय:</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>लागत विवरणों के अनुसार व्यय</td><td>4,185.36</td><td>3,539.99</td><td>4,496.39</td></tr><tr><td>जोड़ें: लागत विवरणों में प्रतिवेदित नहीं किए गए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार रॉयल्टी का शेष</td><td>119.41</td><td>84.41</td><td>146.14</td></tr><tr><td>जोड़ें/(घटाएं): वित्तीय वर्ष 2012-13 के दौरान प्राप्त बीमा दावे</td><td>-</td><td>489.38</td><td>(489.38)</td></tr></table>	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	(क) प्रचालन व्यय:				लागत विवरणों के अनुसार व्यय	4,185.36	3,539.99	4,496.39	जोड़ें: लागत विवरणों में प्रतिवेदित नहीं किए गए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार रॉयल्टी का शेष	119.41	84.41	146.14	जोड़ें/(घटाएं): वित्तीय वर्ष 2012-13 के दौरान प्राप्त बीमा दावे	-	489.38	(489.38)
विवरण	2010-11	2011-12	2012-13																			
(क) प्रचालन व्यय:																						
लागत विवरणों के अनुसार व्यय	4,185.36	3,539.99	4,496.39																			
जोड़ें: लागत विवरणों में प्रतिवेदित नहीं किए गए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार रॉयल्टी का शेष	119.41	84.41	146.14																			
जोड़ें/(घटाएं): वित्तीय वर्ष 2012-13 के दौरान प्राप्त बीमा दावे	-	489.38	(489.38)																			

		की वजह से समायोजन			
		जोड़ें: लागत विवरणों में प्रतिवेदित नहीं किए गए लाभ पॉलिसी के नुकसान के लिए भुगतान किया गया बीमा प्रीमियम	2.13	2.46	3.62
		लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार व्यय	4,306.90	4,116.24	4,156.77
		(ख) प्रबंधन तथा सामान्य उपरिख्य:	2010-11	2011-12	2012-13
		लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार व्यय			
		- कर्मचारी लाभ व्यय	253.51	263.40	296.74
		- प्रशासन और अन्य व्यय	236.46	143.26	247.28
		जोड़ें	489.97	406.66	544.02
		जोड़ें: प्राथमिक व्यय रिटन ऑफ	0.76	0.76	0.76
		लागत विवरणों के अनुसार व्यय	490.73	407.42	544.78
		(ग) मूल्यहास:	2010-11	2011-12	2012-13
		लागत विवरणों के अनुसार व्यय	910.39	774.43	881.74
		जोड़ें: एफएमई के रूप में निर्दिष्ट ओबसोलेंस लागत	-	97.02	-
		लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार व्यय	910.39	871.45	881.74
		(घ) वित्त और विविध आय:	2010-11	2011-12	2012-13
		लागत विवरणों के अनुसार अन्य आय	-	-	-
		जोड़ें: प्रचालन आय के अधीन "अन्य" रूप में प्रतिवेदित आय	2.40	4.44	17.82
		जोड़ें: विशिष्ट निधि पर ब्याज आय	-	83.69	91.28
		लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार अन्य आय	2.40	88.13	109.10
		(ङ) वित्त एवं विविध व्यय:	2010-11	2011-12	2012-13
		लागत विवरणों के अनुसार व्यय	-	97.02	-
		घटाएं: एफएमई के रूप में निर्दिष्ट ओबसोलेंस लागत (वार्षिक लेखों में मूल्यहास के अधीन निर्दिष्ट)	-	97.02	-
		सावधि जमा और अन्य वित्तीय प्रभारों पर ब्याज	238.93	225.07	255.04
		लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार व्यय	238.93	225.07	255.04
		लागत विवरणों के अनुसार प्रतिलाम से पहले लेखापरीक्षित लेखों तथा निवल लाभ के अनुसार टैक्स से पहले लाभ के बीच मिलान दर्शाता विवरण:			
		विवरण	2010-11	2011-12	2012-13
		लागत विवरणों के अनुसार प्रतिलाम से पहले निवल लाभ	1,552.62	473.47	2,363.34
		जोड़ें/(घटाएं): संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार रॉयल्टी की शेष हिस्सेदारी	(119.40)	(84.41)	(146.13)
		जोड़ें/(घटाएं): वित्तीय वर्ष 2012-13 के दौरान प्राप्त बीमा दावे की वजह से समायोजन	-	(489.38)	489.38
		जोड़ें/(घटाएं): लाभ पॉलिसी की नुकसान के लिए भुगतान किया गया बीमा प्रीमियम	(2.13)	(2.46)	(3.62)
		जोड़ें/(घटाएं): प्राथमिक व्यय रिटन ऑफ	0.76	0.76	0.76
		जोड़ें/(घटाएं): विशिष्ट निधि पर ब्याज आय	-	83.69	91.28
		जोड़ें/(घटाएं): सावधि ऋण पर ब्याज और अन्य वित्त प्रभार	(238.93)	(225.07)	(255.04)
		जोड़ें/(घटाएं): लागत विवरण में शामिल			39.47

		नहीं की गई पार्किंग तथा दोगुनी बैंकिंग आय	73.94	35.60	
		लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार टैक्स से पहले लाभ	1,266.86	(207.73)	2,579.44
1.	अनुरक्षण लेबर:				
(i)	वर्ष 2010-11 से 2015-16 के लिए वास्तविक तथा अनुमानित अनुरक्षण लेबर लागत फार्म-3ख में यथा निर्दिष्ट मौजूदा करार के अनुसार दिखाई देती है। इस संबंध में करार की प्रति अवलोकन के लिए भेजे।	अनुरक्षण लेबर संविदाकार के साथ किए गए करार की प्रतियां भेजी गई हैं।  (01-04-2012 से प्रभावी तीन वर्षों की अवधि के लिए तीसरे पक्ष के साथ किए गए बर्थ सं. 4क में कोयला प्रहस्तन संयंत्र के लिए अनुरक्षण करार दिनांक 21 मार्च, 2012 का उल्लेख किया गया है। करार में यथा उल्लिखित कार्य का दायरा चैकअप, निरीक्षण, सनिंग अनुरक्षण, प्रिवेन्टिव अनुरक्षण और खराबी अनुरक्षण के लिए प्रबंधकीय, पर्यवेक्षणीय, कुशल, अर्ध-कुशल और गैर-कुशल मैनपावर उपलब्ध करवाने के लिए है। करार मूल्य 5 प्रतिशत वार्षिक की वृद्धि के साथ वर्ष 2012-13 के लिए रु 185.22 लाख देखा गया है।)			
(ii)	आईएसएचपीएल ने एचडीसी में लेबर फोर्स द्वारा यथा मांग किए गए भुगतानों से संबंधित लेबर के लिए और कर्मचारी लागत के लिए उच्चतर मुद्रास्फीति दर पर विचार किया है। लेबर यूनियन के साथ किए गए करार की प्रति, यदि कोई हो, अवलोकन हेतु भेजे।	हालांकि लेबर यूनियन के साथ बातचीत का दौर जारी है, परन्तु अंतिम करार पर अभी पहुंचना है। तथापि, हमने अपने को टीएएमपी प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित और यथा मौजूदा 7 प्रतिशत के वृद्धि कारक की सीमा के भीतर अपने को सीमित किया है।			
(iii)	आईएसएचपीएल ने वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविकताओं से वर्ष 2012-13 के लिए 5 प्रतिशत वृद्धि, वर्ष 2013-14 के अनुमानों से वर्ष 2014-15 के लिए 5 प्रतिशत वृद्धि, वर्ष 2014-15 के लिए अनुमानों से वर्ष 2015-16 के लिए 6.75 प्रतिशत की वृद्धि पर विचार किया है। इस संबंध में, यह नोट किया जाए कि हमारे द्वारा अनुसरित पद्धति है, आने वाले समय में, वृद्धि कारक संप्रेषित करना जो वर्ष 2013-14 में निपटान किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों के मामले में लागत विवरण में व्यय का पूर्वानुमान लगाने के लिए सुविचारित किए जाएंगे। आईएसएचपीएल उक्त वृद्धि कारक नोट करे और संशोधित किए जाने वाले अपने लागत विवरण में आधार रूप में वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविकताओं को लेते हुए वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए उक्त वृद्धि कारक और व्ययों का अनुमान लगाए।	नोट किया गया है। तदनुसार, लागत विवरण संशोधित किया गया है।			
2.	उपस्कर चालन लागत:				
(i)	वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए जनवरी 2011 के पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित 1.27 इकाईयों का बिजली उपभोग पिछले प्रशुल्क चक्र में हाइ मस्ट टावर लगाने के समय प्रासंगिक प्वाइंट पर आईएसएचपीएल के प्रस्ताव पर आधारित था। तथापि, पिछले प्रशुल्क चक्र में हाइ मस्ट टावर संस्थापित नहीं किए गए थे और आईएसएचपीएल ने वर्ष 2013-14 में ही टावर संस्थापित करने का प्रस्ताव किया है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए बिजली उपभोग वास्तविक उपभोग के आधार पर सुविचारित किया जाए और लागत विवरण तदनुसार संशोधित किए जाएं।	(अपने संशोधित प्रस्ताव में, यह देखा गया है कि आईएसएचपीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए 1.1 इकाईयां बिजली उपभोग पर विचार किया है।)			
(ii)	आईएसएचपीएल द्वारा सुविचारित रु 12.50 की इकाई लागत दस्तावेजी प्रमाण के साथ प्रमाणित करें।	(जनवरी 2013 से मार्च 2013 के महीनों के लिए आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित बिजली बिल रु 11.43 प्रति इकाई की औसत लागत दर्शाता है।)			
(iii)	वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए बिजली लागत का अनुमान लगाने के लिए वृद्धि कारक के संबंध में, पिछले अनुच्छेदों में हमारी राय नोट करें।	नोट किया गया है।			
(iv)	वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित बिजली लागत की गणना में कुछ एस्थमेटिक त्रुटि दिखाई देती है, जिसका शोधन किया जाना है।	वित्तीय वर्ष 2012-13 के लिए प्रस्ताव वास्तविकताओं से अद्यतन किया गया है।			
3.	मरम्मत और अनुरक्षण लागत:				
(i)	आईएसएचपीएल ने बताया है कि इसने वर्ष 2011-12 के अंत में जलयान अनलोडरों की मरम्मत की थी। इसलिए, वर्ष 2012-13 के लिए रु 816.60 लाख की अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत को मशीनरियों की रिवेम्प की गई स्थिति में लिए जाने के औचित्य की जरूरत है। इसके अलावा, वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत में सुविचारित वृद्धि वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविकताओं से लगभग 45.63 प्रतिशत का औचित्य बताए।	वित्तीय वर्ष 2012-13 के लिए प्रस्ताव वित्तीय वर्ष 2011-12 के दौरान की गई जलयान अनलोडरों की मरम्मतों के दौरान प्राप्त बीमा दावा को लेते हुए वास्तविक आंकड़ों को अद्यतन किया गया है।			
(ii)	यह देखा गया है कि उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण आउटसोर्स की गई है। इस संबंध में किए गए करार की प्रति वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए आईएसएचपीएल द्वारा सुविचारित अनुमानों के साथ करार की दरों से विधिवत् जोड़ते हुए प्रेषित करें।	उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण आउटसोर्स नहीं किए गए हैं सिवाय ऊपर उल्लिखित अनुरक्षण लेबर।			
4.	रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी:				
(i)	वर्ष 2010/11 के लिए कैओपीटी को भुगतान की गई राजस्व हिस्सेदारी की गणना में, कैओपीटी के मौजूदा दरमानों में निर्धारित रु 81 प्रति टन के स्थान पर रु 82 प्रति टन की इकाई दर आईएसएचपीएल द्वारा सुविचारित की गई है। इसे सही करें।	संशोधित प्रस्ताव में सही किया जा रहा है।			
(ii)	आदेश दिनांक 29 नवम्बर 2010 द्वारा अनुमोदित कैओपीटी का दरमान कोयले के लिए रु 87.48 की इकाई दर निर्धारित करता है। तथापि, आईएसएचपीएल ने रॉयल्टी गणना के लिए रु 88.56 की दर पर विचार किया है। आईएसएचपीएल कैओपीटी के मौजूदा दरमान के अनुसार वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए रॉयल्टी व्यय राशि को सही करें।	संशोधित प्रस्ताव में कैओपीटी के मौजूदा दरमान के अनुसार ठीक किया जा रहा है। इसे कैओपीटी के दरमान के संशोधन के आधार पर संशोधित/समीक्षित किया जा सकता है, जोकि टीएएमपी के पास लंबित है/टीएएमपी द्वारा शीघ्र ही घोषित किए जाने की संभावना है।			

5.	लेबर और उपस्कर किराया प्रभार:	
(i)	जैसाकि जनवरी, 2011 के पिछले प्रशुल्क आदेश में देखा गया है, आईएसएचपीएल ने कार्गो प्रहस्तन के लिए लेबर तथा उपस्कर के प्रावधान का आउटसोर्स किया है। इसलिए, आईएसएचपीएल वर्ष 2010-11 से 2015-16 के लिए लागू करार की प्रति भेजे।	(आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित दस्तावेजों को व्यय की इस मद के अधीन प्रोद्भूत व्यय से नहीं जोड़ा जा सकता। किन्तु, वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक आंकड़ों पर विचार करते हुए और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए व्यय का अनुमान लगाने के लिए इसमें 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि करते हुए उपस्कर किराया लागत का अनुमान लगाया गया है।)
(ii)	आईएसएचपीएल यह भी प्रमाणित करे कि आउटसोर्सिंग के लिए करार की शर्तें प्रतिस्पर्धी बोली के आधार पर निर्णीत की गई हैं और संबंधित पक्षों, यदि कोई हों, के मामले में आर्म्स लैंथ रिलेशनशिप बनाए रखा गया है।	करार की आउटसोर्सिंग के ब्योरे इस प्राधिकरण से पास पहले से हैं। वही करार जारी है और दरों पर दोबारा बातचीत की गई है।
(iii)	वर्ष 2012-13 के लिए लेबर तथा उपस्कर किराया प्रभारों के अनुमानन के लिए आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित गणनाओं में, आईएसएचपीएल ने अनुमानित यातायात के 99.5 प्रतिशत और रु 55 प्रति टन की दर पर विचार किया है। अनुमानित यातायात के 99.5 प्रतिशत पर विचार करने का आधार भेजे और रु 55 प्रति टन की दर दस्तावेजी साक्ष्य से प्रमाणित करें।	वित्तीय वर्ष 2012-13 के प्रस्ताव को वास्तविकताओं से अद्यतन किया गया है। रु 55/ प्रति टन की दर इस उम्मीद पर आधारित थी कि लेबर करार के साथ लेबर यूनियन के बीच करार को वित्तीय वर्ष 2012-13 के दौरान अंतिम रूप दिया जाएगा जोकि अभी तक लंबित है। तथापि, आईएसएचपीएल ने 2012-13 के वास्तविक आंकड़ों से अधिक संशोधित प्रस्तावों में टीएएमपी द्वारा यथा अधिसूचित 7 प्रतिशत वृद्धि कारक पर विचार किया है।
6.	पट्टा किराये:	
(i)	लागत दर्शाता है कि आईएसएचपीएल ने केओपीटी को वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए पट्टा किराये के लिए क्रमशः रु 399.58 लाख और रु 419.90 लाख की राशि प्रोद्भूत की है। आईएसएचपीएल और केओपीटी के बीच किया गया लाइसेंस करार पट्टा किराये पर 2.5 प्रतिशत की रियायत प्रदान करता है यदि भुगतान विनिर्दिष्ट देय तारीख तक किया जाता है। इस संदर्भ में, आईएसएचपीएल गणनाओं से पुष्टि करे कि वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए केओपीटी को इसके द्वारा किए गए वास्तविक पट्टा किराया 2.5 प्रतिशत की रियायत प्राप्त करने के बाद है। वर्ष 2012-13 के लिए गणनाओं के साथ समान पुष्टि भेजे।	आईएसएचपीएल ने अपनी गणनाओं में रियायत के प्रभाव पर विचार किया दिखाई देता है।
(ii)	केओपीटी को पट्टा किराये के समानानुसार भुगतान के लिए 2.5 प्रतिशत की छूट पर विचार करने के बाद दर और क्षेत्र दर्शाते हुए पट्टा किराया अनुमानों के लिए विस्तृत गणनाएं वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए भेजे।	वर्ष 2012-13 के लिए (2.5 प्रतिशत रियायत के बाद) केओपीटी, एचडीसी को भुगतान किया गया पट्टा किराया रु 441.4 लाख है। 5.1 प्रतिशत वृद्धि आधार पर, लाइसेंस करार के अनुसार, यह वर्ष 2013-14 के लिए रु 463.9 लाख, 2014-15 के लिए रु 487.5 लाख और 2015-16 के लिए रु 512.4 लाख परिगणित होता है।
7.	बीमा लागत:	
(i)	(क). आईएसएचपीएल दस्तावेजी प्रमाण द्वारा समर्थित अलग-अलग बर्thing गतिविधि और कार्गो संबंधित गतिविधि से संबंधित परिसंपत्तियों के लिए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए वास्तविक बीमा लागत का ब्रेकअप भेजे।	हल्दिया में बर्थ सं. 4क परिसंपत्तियों पर बीमा कवर के मामले में पीएसयू बीमा कम्पनी द्वारा कवर किया गया है। बर्थ सं. 4क में प्रचालनों के मामले में निम्नलिखित कवर हैं:- (1) पत्तन पैकेज पॉलिसी जिसमें आईएसएचपीएल द्वारा पत्तन क्षेत्र में सृजित सभी परिसंपत्तियां कवर होती हैं। यह पॉलिसी विश्वभर में पत्तन द्वारा टर्मिनल द्वारा लिए गए पॉलिसी कवर के अनुसार है और लायड के साथ एक मानक पॉलिसी है। इसमें मशीन खराबी, पत्तन ब्लॉकज, रिक हटाना जैसे कवर शामिल हैं, और बीमाकृत पेरिल्स से होने वाले परिणामी नुकसान शामिल हैं। (वर्ष 2012-13 के लिए निवल प्रीमियम - रु 135.99 लाख) (2) सामान्य आग और संबंधित पेरिल्स तथा सभी परिसंपत्तियों को कवर करती लाम पॉलिसी का परिणामी नुकसान, देवी कृत्य की वजह से होने वाले नुकसानों के लिए कवरों सहित, जो बीमाकृत किया जा सकते हैं। (2012-13 के लिए निवल प्रीमियम - रु 17.18 लाख) (3) स्टील अर्थॉरिटी ऑफ इंडिया द्वारा यथा अपेक्षित यार्ड में रखे गए कोयला स्टॉक पर विशेष पॉलिसी है। (2012-13 के लिए निवल प्रीमियम - रु 6.40 लाख)
	(ख). 2011-12 के वास्तविक से वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित बीमा लागत में लगभग 4 प्रतिशत की कटौती और 2010-11 से वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविक बीमा लागत में लगभग 12.40 प्रतिशत वृद्धि का कारण बताएं।	आईएसएचपीएल ने पीएसयू बीमा कम्पनी को सभी वित्तीय वर्षों के लिए बीमा प्रीमियमों का भुगतान किया है और लागत विवरणों को तदनुसार अद्यतन किया है।
(ii)	वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए बीमा लागत का अनुमान लगाने के लिए आधार गणनाओं से समर्थित बर्thing गतिविधि और कार्गो संबंधित गतिविधि से संबंधित परिसंपत्तियों के लिए अलग-से भेजे।	हल्दिया में बर्थ सं. 4क परिसंपत्तियों पर बीमा कवर के मामले में पीएसयू बीमा कम्पनी द्वारा कवर किया गया है। बर्थ सं. 4क में प्रचालनों के मामले में निम्नलिखित कवर हैं:- (1) पत्तन पैकेज पॉलिसी जिसमें आईएसएचपीएल द्वारा पत्तन क्षेत्र में सृजित सभी परिसंपत्तियां करती हैं। यह पॉलिसी विश्वभर में पत्तन द्वारा टर्मिनल द्वारा लिए गए पॉलिसी कवर के अनुसार है और लायड के साथ एक मानक पॉलिसी है। इसमें मशीन खराबी, पत्तन ब्लॉकज, रिक हटाना जैसे कवर शामिल हैं, और बीमाकृत पेरिल्स से होने वाले परिणामी नुकसान शामिल हैं। (2013-14 के लिए निवल प्रीमियम - रु 137.95 लाख) (इस संबंध में आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित दस्तावेज 01-04-2013 से 31-03-2014 अवधि के लिए टर्मिनल प्रचालक पैकेज पॉलिसी की प्रति है। यह दस्तावेज रु 152.79 लाख का प्रीमियम दर्शाता है।) (2) सामान्य आग और संबंधित पेरिल्स तथा सभी परिसंपत्तियों को कवर करती लाम पॉलिसी का परिणामी नुकसान, देवी कृत्य की वजह से होने वाले नुकसानों के लिए कवरों सहित, जो बीमाकृत किया जा सकते हैं। (2013-14 के लिए निवल प्रीमियम - रु 17.08 लाख) (इस संबंध में आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित दस्तावेज 01-05-2013 से 30-04-2014 तक की अवधि के लिए मानक आग और स्पेशल पेरिल्स की एक प्रति है। यह दस्तावेज रु 16.30 लाख की प्रीमियम राशि दर्शाता है।) (3) स्टील अर्थॉरिटी ऑफ इंडिया द्वारा यथा अपेक्षित यार्ड में कायला स्टॉक पर विशेष पॉलिसी है। (2013-14 के लिए निवल प्रीमियम - रु 6.82 लाख)

		(इस संबंध में आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित दस्तावेज 01-05-2013 से 30-04-2014 तक की अवधि के लिए विशेष आकरिमकता बीमा पॉलिसी की प्रति है। यह दस्तावेज रु० 7.66 लाख की प्रीमियम राशि दर्शाता है।) वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए बीमा लागत पर पहुंचने के लिए, टीएमपी द्वारा यथा अधिसूचित 7 प्रतिशत के वृद्धि कारक पर विचार किया गया है।
(iii).	तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों से वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए बीमा लागत के अनुमानों में सुविचारित 6.50 प्रतिशत का वृद्धि कारक तर्कसंगत ठहराए। यह पुष्टि की जाए कि क्या वर्ष 2013-14 तथा 2014-15 में अनुमानित रु० 80 लाख और रु० 350 लाख राशि के सकल प्रर्ष डमें प्रस्तावित संवर्धनों को बीमा लागत के अनुमानन के लिए लेखा में लिए गए हैं।	आईएसएचपीएल ने वित्तीय वर्ष 2013-14 के लिए देय वास्तविक से वर्ष 2014-15 से 2015-16 के लिए बीमा लागत के अनुमानों पर विचार करने के लिए वित्तीय वर्ष 2013-14 के लिए टीएमपी द्वारा यथा अधिसूचित वृद्धि कारक 6.5 प्रतिशत से संशोधित कर 7 प्रतिशत किया है जिसमें डी जी सैटों के लिए बीमा कवर भी शामिल है।
(iv).	लाइसेंस करार के प्रावधान 7.1 (वाई) के अनुसार, परिसंपत्तियों के लिए बीमा लागत बाजार मूल्य और परिवर्तन मूल्य पर परिवर्तन के लिए होगा। उक्त तीन वर्षों के लिए अनुमानों के समर्थन में लाइसेंस करार प्रावधानों के अनुसार परिकलित वर्ष 2013/14 से 2015-16 के लिए बीमा लागत के अनुमानन के लिए गणनाएं भेजे।	हल्दिया में बर्थ सं. 4क परिसंपत्तियों पर बीमा कवर के मामले में पीएसयू बीमा कम्पनी द्वारा कवर किया गया है। बर्थ सं. 4क में प्रचालनों के मामले में निम्नलिखित शामिल हैं:— (1) यह एक पत्तन पैकेज पॉलिसी है जो पत्तनों तथा टर्मिनलों के मामले में विश्वभर में लागू पत्तन कारोबार के लिए विशिष्ट क्षेत्र कवर करता है। (2) यह एक सामान्य आग तथा संबंधित पेरिल्स पॉलिसी है जो सभी परिसंपत्तियों को कवर करती है। (3) यार्ड में रखे कोयला स्टॉक पर विशेष पॉलिसी है। देय बीमा प्रीमियम दो तत्वों (1) बीमाकृत मूल्य (2) प्रीमियम की दरों का कारक है। बर्थ 4क में परिसंपत्तियां बीमा कम्पनियों द्वारा यथा अपेक्षित परिवर्तन मूल्य पर बीमाकृत की गई हैं। परिवर्तन मूल्य प्राप्त करने के लिए, ऐतिहासिक मूल्यों में मुद्रास्फीति दरों (अधिकतम 10 प्रतिशत) द्वारा प्रत्येक वर्ष बढ़ाए जाते हैं। इस मूल्य के नीचे कोई बीमा बीमा के अधीन होगा और दावा की दुर्भाग्यवश स्थिति में, बीमा केवल यथानुपात अदा करेगा और यदि बीमा से कम हो। इसके अलावा, परिवर्तन मूल्य पर बीमा करवाना हमेशा सही रहता है क्योंकि बीमा का प्रयोजन दुर्घटना आदि होने की स्थिति में बदला गया उपस्कर प्राप्त करना है। इन बिन्दुओं पर विचार करते हुए, अच्छी उद्योग कार्यपद्धति सुरक्षित कवरेज के लिए मूल्यहासित कीमतों की अपेक्षा परिवर्तन मूल्यों पर बीमा करना है। लाइसेंस करार परिस्थितियां नुकसान की स्थिति में सुरक्षा प्रदान करती हैं, जबकि कारोबार के लिए जोकि परिसंपत्तियों की प्रकृति में जारी है, ऊपर उल्लिखित कारणों से परिवर्तन लागतों पर बीमाकृत करना होगा। बीमा प्रीमियम दरें (प्राथमिक रूप से पत्तन पैकेज पॉलिसी के लिए) वर्ष दर वर्ष बाद अंतर्राष्ट्रीय बाजार में प्रचलित दरों द्वारा चालित हैं। जब भारतीय बीमा कम्पनी का सामान्य बीमा दरों जैसे आग और अन्य पेरिल्स पर नियंत्रण है, वे पत्तन पैकेज पॉलिसी के लिए अंतर्राष्ट्रीय पुनः-बीमा बाजारों पर निर्भर हैं। अंतर्राष्ट्रीय दरें इस क्षेत्र में वैश्विक रूप से बीमा कम्पनियों के दावा अनुभव पर निर्भर करती हैं और बर्थ सं. 4क द्वारा दर्ज दावों पर भी है। तथापि, हमारे बड़े दावे के मददेनजर, हमें उम्मीद है कि हमारी दरों में और वृद्धि होगी। हमारे अच्छे सम्बंध हैं और वर्ष दर वर्ष के बाद बीमा कम्पनियों के साथ पक्षीय दरों तथा छूटों पर बातचीत करने में समर्थ हैं जो अंतर्राष्ट्रीय रूप से प्रचलित से काफी कम होते हैं। ऐसी स्थिति में यथा अनुरोध बीमा प्रीमियमों में वृद्धि को प्रमाणिक करने में मुश्किल होगी। चूंकि कवर पीएसयू बीमा कम्पनी से लिया जा रहा है, इसलिए हमें विश्वास है कि हम अधिक प्रीमियम का भुगतान नहीं कर रहे हैं। पी एंड एल खाते के लिए प्रभार भुगतान किए गए वास्तविक प्रीमियमों पर आधारित हैं और केवल बर्थ सं. 4क की परिसंपत्तियों की कवर करती हैं।
8.	अन्य व्यय:	
(i).	जॉच और सर्वेक्षण प्रभार: चूंकि यह सेवा आईएसएचपीएल द्वारा आउटसोर्स की गई है, वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए वास्तविक आंकड़े और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए आईएसएचपीएल के अनुमान विस्तृत गणनाओं के साथ समर्थित करार की प्रति से प्रमाणित करें।	वित्तीय वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए जांच तथा सर्वेक्षण प्रभारों पर वास्तविक व्यय अद्यतन किया गया है। वर्तमान करार 31 मार्च 2014 तक वैध है। उसके बाद, नया करार किया जाएगा। जिसके लिए, आईएसएचपीएल ने टीएमपी द्वारा यथा अधिसूचित 7 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से अनुमान लगाया है।
(ii).	फोटोग्राफी व्यय वर्ष 2010-11 से 2015-16 के लिए लागत विवरण में सुविचारित वास्तविक/अनुमानित फोटोग्राफी व्ययों का गणनाओं द्वारा समर्थित लागत व्यौरों के साथ औचित्य बताएं।	वित्तीय वर्ष 2012-13 तक वास्तविक व्यय लागत विवरणों में अद्यतन किया गया है और उसके बाद टीएमपी द्वारा यथा अधिसूचित 7 प्रतिशत वार्षिक की दर से वृद्धि का अनुमान लगाया गया है।
(iii).	पिछली प्रशुल्क समीक्षा के दौरान, आईएसएचपीएल को एक बार दोबारा सलाह दी गई थी कि वह यथा स्वीकार्य लागत विलंबशुल्क पर विचार करने के लिए कुशलता संबंधित प्रशुल्क योजना (ईएलटीएस) लेकर आए। (आदेश दिनांक 19 जनवरी 2011 का पैरा 17 (ग) (ii))। तथापि, आईएसएचपीएल अभी तक कोई ऐसा प्रस्ताव लेकर नहीं आया है। इसलिए, विलंबशुल्क व्ययों के अलावा लागत विवरण संशोधित करें।	सहमत मानदंडों के बाद जलयान वापसी में विलंब के मामले में देय विलंबशुल्क की आईएसएचपीएल द्वारा प्रतिपूर्ति की जानी है। पिछले वर्षों के लिए आंकड़ों के आधार पर, आईएसएचपीएल ने पूर्वानुमानित वर्षों के लिए विलंबशुल्क राशि पर विचार किया है। विलंबशुल्क देय होगा यदि कोई जलयान विलंबित हो जाता है, अर्थात् प्रशुल्क कार्यनिष्पादन से अप्रत्यक्ष रूप से जुड़ा होता है।
9.	मूल्यहास:	
(i).	मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार, मूल्यहास कम्पनी अधिनियम के अनुसार जीवनकाल मानदंडों का अनुसरण करते हुए अथवा रियायत करार में निर्धारित जीवनकाल मानदंडों के आधार पर, जो भी अधिक हो, परिकलित किया जाना है। लागत विवरण में आईएसएचपीएल द्वारा सुविचारित मूल्यहास के संदर्भ में, यह देखा गया है कि मूल्यहास में वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों द्वारा यथा प्रकट प्रभाजन और ओबसोलिसेन्स भी शामिल है। अतः आईएसएचपीएल मूल्यहास में सुविचारित प्रभाजन के संबंध में स्पष्ट करे। यदि ओबसोलिसेन्स की वजह से बही खातों से किन्हीं परिसंपत्तियों को हटाया जाता है तो ऐसी ओबसोलेट परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ, यदि कोई हो, लागत विवरण में लिए जा सकते हैं।	इन ओबसोलेट परिसंपत्तियों की बिक्री व्यावहारिक रूप से असंभव है और इसलिए ऐसी बिक्री पर किसी लाभ का प्रश्न ही नहीं उठता।

(ii).	पिछले प्रशुल्क आदेश दिनांक 19 जनवरी 2011 के पैरा 17(viii) में यथा प्रतिवेदित, जलयान अनलोडरों में परिवर्तित पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइव पर मूल्यहास वर्ष 2004-05 से शुरू करके आईएसएचपीएल द्वारा यथा अंगीकृत 14 वर्षों के रूप में जलयान अनलोडरों के जीवनकालपर विचार करते हुए जलयान अनलोडरों के शेष उपयोगी जीवनकाल के लिए स्ट्रेट लाइन पद्धति पर विचार किया गया था। इस संदर्भ में, लागत विवरण में परिवर्तित पीएलसी/वीवीवीएफ पर वर्ष 2010-11 से 2015-16 के लिए मूल्यहास को दिया गया ट्रीटमेंट विस्तृत गणनाओं के साथ प्रेषित करें।	पीएलसी/वीवीवीएफ के मूल्यहास के परिकलन के लिए विस्तृत गणनाएं नीचे दी गई हैं:- (₹0 लाखों में) <table><tr><th>वर्ष</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>कुल लागत सिमेंट्स मेक पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइव प्रणालियां</td><td>--</td><td>516.91</td><td>516.91</td><td>.516.91</td><td>.516.91</td><td>.516.91</td></tr><tr><td>अंगीकृत मानदंड</td><td colspan="6">वर्ष 2004-05 से शुरू करके उपयोगी जीवनकाल के 14 वर्षों पर विचार करते हुए</td></tr><tr><td>फार्म-4क के लिए सुविचारित किया जाने वाला मूल्यहास</td><td>---</td><td>0.20</td><td>73.87</td><td>73.87</td><td>73.87</td><td>73.87</td></tr></table>	वर्ष	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	कुल लागत सिमेंट्स मेक पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइव प्रणालियां	--	516.91	516.91	.516.91	.516.91	.516.91	अंगीकृत मानदंड	वर्ष 2004-05 से शुरू करके उपयोगी जीवनकाल के 14 वर्षों पर विचार करते हुए						फार्म-4क के लिए सुविचारित किया जाने वाला मूल्यहास	---	0.20	73.87	73.87	73.87	73.87
वर्ष	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16																								
कुल लागत सिमेंट्स मेक पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइव प्रणालियां	--	516.91	516.91	.516.91	.516.91	.516.91																								
अंगीकृत मानदंड	वर्ष 2004-05 से शुरू करके उपयोगी जीवनकाल के 14 वर्षों पर विचार करते हुए																													
फार्म-4क के लिए सुविचारित किया जाने वाला मूल्यहास	---	0.20	73.87	73.87	73.87	73.87																								
(iii).	आईएसएचपीएल पुष्टि करे कि क्या वर्ष 2010-11 से 2015-16 के लिए इसके द्वारा सुविचारित मूल्यहास आंकड़े मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुपालन में है।	लागत विवरण में यथा दिया गया मूल्यहास मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार है।																												
10.	प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय:																													
(i).	कृपया प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्ययों के अधीन सुविचारित मदें सूचीबद्ध करें।	सामान्य प्रशासन व्ययों के अनुमानों में सुविचारित मदें ये हैं:-  1. वेतन और भत्ते 2. पीएफ और ग्रेच्युटी में अंशदान 3. स्टाफ कल्याण 4. फोटोग्राफी व्यय 5. विज्ञापन 6. कोलकाता में कारपोरेट कार्यालय के लिए किराया 7. टेलीफोन तथा डाक व्यय 8. प्रिंटिंग तथा स्टेशनरी 9. यात्रा एवं वाहन 10. प्रोफेशनल शुल्क 11. सुरक्षा प्रभार 12. बैंक प्रभार 13. विविध व्यय 14. बैड ऋण, यदि कोई हो																												
(ii).	पिछले वर्षों के तत्संबंधी अनुमानों में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए इस व्यय के अनुमानन में सुविचारित 6.50 प्रतिशत के वृद्धि कारक का औचित्य बताएं।	टीएएमपी द्वारा अधिसूचित वृद्धि कारक के अनुसार वर्ष 2013/14 से 2015-16 के लिए व्ययों के अनुमानन के लिए वृद्धि कारक 6.5 प्रतिशत से बढ़ाकर 7 प्रतिशत किया गया है।																												
11.	नियोजित पूंजी:																													
(i).	आईएसएचपीएल वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए 'संयंत्र तथा मशीनरी' के अधीन क्रमशः ₹0 517 लाख और ₹0 425 लाख की सीमा तक लागत विवरण में दर्शाए गए सकल प्रखंड में संवर्धनों के ब्योरे भेजे।	नीचे दिए गए ब्योरों के अनुसार "संयंत्र तथा मशीनरी" के अधीन सकल प्रखंड में यथा संवर्धन दोनों जलयान अनलोडरों में सीमेंट्स मेक पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइव प्रणालियों की आपूर्ति, संस्थापन और शुरुआत के लिए प्रोद्भूत ₹0 517 लाख (लगभग) का व्यय: <table><tr><th>विवरण</th><th>₹0 लाखों में</th></tr><tr><td>पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइव प्रणाली जलयान अनलोडर के लिए #1</td><td>264.55</td></tr><tr><td>पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइव प्रणाली जलयान अनलोडर के लिए #2</td><td>252.36</td></tr><tr><td>जोड़</td><td>516.91</td></tr></table> इसके अलावा, उपर्युक्त आंकड़ों का सत्यापन किया गया है और सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा प्रमाणित किया गया है। जबकि, ₹0 425 लाख डी जी सैटों के लिए थे जिन्हें कुछ सांविधिक औपचारिकताओं के पूरा नहीं होने की वजह से अचल परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में शामिल नहीं किया जा सका। आईएसएचपीएल को डी जी सैटों के वित्तीय वर्ष 2013-14 में पूरा होने के उम्मीद है और वित्तीय वर्ष 2013/14 में अचल परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में शामिल किया गया है।	विवरण	₹0 लाखों में	पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइव प्रणाली जलयान अनलोडर के लिए #1	264.55	पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइव प्रणाली जलयान अनलोडर के लिए #2	252.36	जोड़	516.91																				
विवरण	₹0 लाखों में																													
पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइव प्रणाली जलयान अनलोडर के लिए #1	264.55																													
पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइव प्रणाली जलयान अनलोडर के लिए #2	252.36																													
जोड़	516.91																													
(ii).	इसी प्रकार, आईएसएचपीएल 'संयंत्र तथा मशीनरी' के अधीन वर्ष 2011-12 के लिए लागत विवरण में निर्दिष्ट सकल प्रखंड से हटाए गए रूप में दर्शाए गए ₹0 261 लाख के ब्योरे भेजे।	अचल परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड से यथा हटाए गए निर्दिष्ट ₹0 261 लाख दोनों जलयान अनलोडरों की एलस्टोम मेक पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइव को बदलने की वजह से है जिसके लिए कोई साल्वेज मूल्य होने की संभावना नहीं है। इसके अलावा, उपर्युक्त आंकड़ों का सत्यापन किया गया है और सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा प्रमाणित किया गया है।																												

(iii).	आईएसएचपीएल ने डीजी सैटों तथा हाइ मस्ट टावरों के संस्थापन के लिए वर्ष 2012-13 और 2013-14 में क्रमशः रु0 425 लाख और रु0 80 लाख के पूंजी व्यय की परिकल्पना की है। इन दो केपिटल कार्यों की स्थिति दस्तावेजी प्रमाण के साथ भेजे। यह पुष्टि करें कि क्या डीजी सैटों की कीमत वर्ष 2012/13 में पूंजीकृत की गई है, यदि वर्ष 2012-13 में शुरू किया गया है।	उपर्युक्त पैरा (ii) में डीजी सैटों की स्थिति दी गई है। इसके अलावा, समीक्षा अवधि के दौरान, आईएसएचपीएल ने कुछ संवेदनशील क्षेत्रों में ल्यूमिनेशनको बढ़ाया है और यह अतिरिक्त ल्यूमिनेशन पर्याप्त दिखाई देता है और इसलिए लाइटिंग के लिए हाइ मस्ट टावर संस्थापन के लिए योजना को लंबित रखा गया है।																												
(iv).	आईएसएचपीएल ने अपने कवरिंग लैटर में वर्ष 2014/15 में स्टेक यार्ड विस्तार के लिए रु0 350 लाख बताया है। इस संबंध में, आईएसएचपीएल निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें:-																													
	(क). स्टेक यार्ड के विस्तार के लिए औचित्य जब आईएसएचपीएल द्वारा अनुमानित यातायात वर्ष 2014/15 और 2015-16 प्रत्येक वर्ष में केवल 2.30 मिलियन टन है। यह उल्लेखनीय है कि आईएसएचपीएल ने मौजूदा स्टेक यार्ड क्षमता के साथ वर्ष 2009-10 में लगभग 3.29 मिलियन टन का प्रहस्तन किया है।	लाइसेंसशुदा परिसर के भीतर भूमि का प्लॉट स्टेक यार्ड के विस्तार के लिए आईएसएचपीएल द्वारा अभिचिह्नित किया गया था। तथापि, यह सांविधिक संस्थाओं/आपूर्तिकर्ता से सलाह के मददेनजर दो डी जी सैटों द्वारा अधिग्रहीत किए जाने अपेक्षित हैं क्योंकि यह महसूस किया गया था कि डी जी सैटों के लिए अभिचिह्नित प्लॉट उपयुक्त नहीं था। इसलिए, स्टेक यार्ड का विस्तार कार्यान्वित करना संभव नहीं था क्योंकि परिसर के भीतर अब उपलब्ध भूमि का प्लाट उपयुक्त नहीं पाया गया था।																												
	(ख). स्टेक यार्ड के विस्तार के लिए कंपोटीटी से प्राप्त किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त भूमि, यदि कोई हो।																													
	(ग). रु0 350 लाख की राशि के लिए लागत विवरण में दिया गया संयवहार और स्टेकयार्ड के विस्तार के लिए अतिरिक्त भूमि हेतु देय लाइसेंस शुल्क।																													
	(घ). लागत व्योरे के साथ स्टेक यार्ड के विस्तार के लिए सुविचारित रु0 350 लाख के अनुमान का आधार बताएं।																													
(v).	वर्ष 2011-12 के अंत में संयंत्र तथा मशीनरी के लिए पिछले वर्ष 2010-11 के अंत में फार्म 4क में प्रेषित संघी मूल्यहास तुलन पत्र के प्रासंगिक अनुसूचियों से भिन्न हैं। आईएसएचपीएल स्पष्ट करें।	संशोधित प्रस्ताव को वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए वास्तविक आंकड़ों के लेखा में लिया गया है। संशोधित प्रस्ताव यह स्थिति दर्शाता है।																												
(vi).	मौजूदा परिसंपत्तियों के संदर्भ में, आईएसएचपीएल निम्नलिखित प्रेषित/स्पष्ट करें:																													
	(क). विविध देनदारों के संबंध में, आईएसएचपीएल ने अपने पत्र दिनांक 9 नवम्बर 2012 में, कहा है कि आईएसएचपीएल ने देनदार बकाया रूप में 15 दिनों के लिए सेल से देयताओं के 70 प्रतिशत पर विचार किया है। आईएसएचपीएल के मौजूदा तथा प्रस्तावित खंड 1.2 सामान्य निबंधन एवं शर्तों के अनुसार, कार्गो संबंधित प्रभार सामानों को हटाए जाने से पहले भुगतान किया जाएगा। इसलिए, कार्य पूंजी में विविध देनदारों के मूल्य पर विचार करने का प्रश्न ही नहीं था। मानदंडों के अनुसार, दो महीनों की संपदा आय और भारतीय रेलवे द्वारा देय दो महीनों के टर्मिनल प्रभार स्वीकृति-योग्य विविध देनदारों के लिए सीमा हैं। तथापि, इस प्राधिकरण का आदेश दिनांक 30 सितम्बर 2008 विविध देनदारियों के हिस्से के रूप में लिए जाने वाले एलए के सांविधिक दायित्वों से होने वाली कुछ मदों के आउटफलों की अनुमति देता है। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 19 जनवरी 2011 में प्रासंगिक वर्षों के लिए आईएसएचपीएल द्वारा वास्तव में भुगतान किए गए वार्षिक पट्टा किराये के आधार पर एक महीने के औसत पट्टा किराये की विविध देनदारियों के रूप में अनुमति दी गई है। इस परिप्रेक्ष्य में, आईएसएचपीएल किए गए पूर्व-भुगतानों/अग्रिमों, यदि कोई हों, के व्योरे विचाराधीन सभी वर्षों के लिए एलए क अनुसार लाइसेंसदाता को भेजें।	महापत्तनों की तरह, आईएसएचपीएल कोई रेलवे प्रणाली का प्रचालन नहीं करता है और न ही उनके पास बड़ी संपदा है। इसलिए संपदा किराये और टर्मिनल प्रभार हमारे मामले में सख्ती से प्रासंगिक नहीं हैं। हालांकि सामान्य तौर पर कार्गो और पोत संबंधित प्रभार महापत्तनों द्वारा अग्रिम रूप में वसूल किए जाते हैं। आईएसएचपीएल अग्रिम रूप में केवल बर्थ किराया प्रभार वसूल करता है और कार्गो संबंधित प्रभारों के बिल पत्तन उपयोगिताओं को देता है। विविध देनदारियां पूर्वानुमानित क्रेडिट अवधि के आधार पर अनुमानित की गई हैं और इसलिए, इसकी अनुमति दी जा सकती है। इसके अलावा, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 19 जनवरी 2011 में विविध देनदारियों के मूल्य के रूप में प्रासंगिक वर्षों के लिए आईएसएचपीएल द्वारा भुगतान किए गए/देय वार्षिक पट्टा किराये के आधार पर एचडीसी, कंपोटीटी को देय एक माह के औसत पट्टा किराये की अनुमति दी थी।  उपर्युक्त के अलावा, यहां पर उल्लेख करना महत्वपूर्ण है कि रियायत करार की शर्तों के अनुसार, आईएसएचपीएल ने भुगतान शर्तों के लिए कंपोटीटी को रु0 10 करोड़ के लिए बैंक गारंटी भेजी थी। यह बैंक गारंटी विवादित भुगतान दायित्व के प्रति वित्तीय वर्ष 2009-10 के दौरान एचडीसी, कंपोटीटी द्वारा कैश करवाई गई थी। चूंकि इसपर आईएसएचपीएल द्वारा विवाद किया गया था क्योंकि लाइसेंस करार के अनुसार कंपोटीटी को देय नहीं है, इसलिए यह राशि विरोध स्वरूप एचडीसी, कंपोटीटी को अग्रिम भुगतान रूप में दर्शाई गई है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार यह न तो कोई व्यय है और न ही भविष्य वर्षों के लिए व्यय रूप में वर्तमान में समायोजित किया जा सकता है। इसके अलावा, चूंकि आईएसएचपीएल का अभी भी यही मत है कि यह देय नहीं है और एचडीसी, कंपोटीटी द्वारा गलत नकदीकरण करवाया गया है, इसलिए, इसे भविष्य वर्षों के लिए एचडीसी, कंपोटीटी को देय रॉयल्टी के साथ समायोजित किया जाए। इसलिए, इसे समीक्षाधीन सभी भविष्य वर्षों के लिए रॉयल्टी के प्रति पूर्व-भुगतान/अग्रिम रूप में उपयुक्ततः ली जा सकती है।																												
	(ख). वर्ष 2010-11 और 2012-13 के लिए फार्म-4क में सुविचारित वस्तुसूची के वास्तविक मूल्य पर पहुंचने के लिए की गई गणना और वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित राशि हेतु गणना भेजे। इस संबंध में, आईएसएचपीएल मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में निर्धारित मानदंडों का अनुसरण करें। समान गणनाएं वर्ष 201 3-14 से 2015-16 के लिए भेजे।	वस्तुसूची की लागत मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के अधीन यथा निर्धारित मानदंडों के अनुसार है। इसके व्योरे/गणनाएं नीचे दी गई हैं:- <table><tr><th>वर्ष</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>पुर्जों का वास्तविक/अनुमानित उपभोग (वार्षिक)</td><td>245.66</td><td>273.11</td><td>301.53</td><td>330</td><td>330</td><td>330</td></tr><tr><td>खंड 2.9.9 के अनुसार मानदंड</td><td colspan="6">ईंधनों के अलावा भंडारों का छह महीनों का औसत उपभोग</td></tr><tr><td>फार्म-4क के लिए स्वीकृत/विचार की जाने वाली वस्तुसूची</td><td>122.83</td><td>136.55</td><td>150.77</td><td>165</td><td>165</td><td>165</td></tr></table>	वर्ष	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	पुर्जों का वास्तविक/अनुमानित उपभोग (वार्षिक)	245.66	273.11	301.53	330	330	330	खंड 2.9.9 के अनुसार मानदंड	ईंधनों के अलावा भंडारों का छह महीनों का औसत उपभोग						फार्म-4क के लिए स्वीकृत/विचार की जाने वाली वस्तुसूची	122.83	136.55	150.77	165	165	165
वर्ष	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16																								
पुर्जों का वास्तविक/अनुमानित उपभोग (वार्षिक)	245.66	273.11	301.53	330	330	330																								
खंड 2.9.9 के अनुसार मानदंड	ईंधनों के अलावा भंडारों का छह महीनों का औसत उपभोग																													
फार्म-4क के लिए स्वीकृत/विचार की जाने वाली वस्तुसूची	122.83	136.55	150.77	165	165	165																								
	(ग). यह देखा गया है कि फार्म-4क में दर्शाए गए वास्तविक रोकड़ शेष की राशि और वर्ष 2010-11 से 2011-12 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में दर्शाए गए आंकड़ों के बीच भिन्नता है। आईएसएचपीएल स्पष्ट करें।	इस पहलू की संशोधित प्रस्ताव में समीक्षा की गई है।																												



(vii).	वर्ष 2010-11 से 2015-16 के लिए लागत विवरण में निर्दिष्ट कार्य पूंजी के संदर्भ में, आईएसएचपीएल निम्नलिखित प्रेषित/स्पष्ट करें:	
	(क). फार्म-4क में निर्दिष्ट वर्ष 2010-11 से 2015-16 के लिए अनुमानित विविध देनदारियों की राशि की हमारे द्वारा उपर्युक्त पैरा Vi (क) में की गई टिप्पणी के आलोक में समीक्षा करें।	उपर्युक्त पैरा (vi) (क) में दिए गए जवाब का अवलोकन करें।
	(ख). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः रु0 118 लाख, 127 लाख और रु0 118 लाख की अनुमानित वस्तुसूची के संदर्भ में, आईएसएचपीएल मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में निर्धारित मानदंडों का अनुसरण करते हुए गणनाओं के साथ औचित्य बताएं।	उपर्युक्त पैरा (vi) (ख) में दिए गए जवाब का अवलोकन करें।
	(ग). वर्ष 2010-11 से 2015-16 के लिए कार्य पूंजी के हिस्से के रूप में सुविचारित ऋण और अग्रिम (डीजी सैट तथा सुरक्षा प्रतिभूति) मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के मद्देनजर तर्कसंगत ठहराएं।	डी जी सैटों के मामले में, इसे वित्तीय वर्ष 2013-14 में पूंजीकृत किया जाएगा और इसलिए टीएमपी को ऋण तथा अग्रिम शीर्ष के अधीन वित्तीय वर्ष 2010-11 और वित्तीय वर्ष 2011-12 के दौरान डी जी सैटों तथा एसेसरियों की आपूर्ति के प्रति अग्रिम रूप में किए गए सभी भुगतानों पर विचार करना चाहिए। इसके अलावा, वित्तीय वर्ष 2012-13 के दौरान, इसने अचल परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में शामिल की जाने वाली प्रगतिधीन कंपिटल कार्य लंबित कुछ सांविधिक औपचारिकताएं शीर्ष के अधीन बुक किया है। प्रतिभूमि जमा के संबंध में, लाइसेंस करार के अनुसार एचडीसी, कैंओपीटी से पट्टा मार्गाधिकार लाइसेंस के अधीन भूमि प्राप्त करने के लिए अनिवार्य जमा राशि है। इसलिए, आईएसएचपीएल को बहुत अधिक महसूस होता है कि टीएमपी द्वारा ऋण एवं अग्रिम शीर्ष के अधीन उपयुक्त रूप से विचार किए जाने की जरूरत है। आईएसएचपीएल न्यास, एचडीसी, कैंओपीटी आईएसएचपीएल द्वारा कही गई इस बात का समर्थन करेगा।
12.	दरमान:	
(i).	प्रस्तावित मसौदा दरमानों से यह देखा गया है कि आईएसएचपीएल द्वारा मांग की गई वृद्धि कार्गो प्रहस्तनप्रभारों में 15 प्रतिशत से 72 प्रतिशत के बीच है और स्टॉक के तिमाही सर्वेक्षण से संबंधित प्रशुल्क मद में किसी वृद्धि की मांग नहीं की गई है। इस संबंध में, आईएसएचपीएल यह दर्शाने के लिए गणनाओं के साथ विश्लेषण भेजे कि उपगतिविधि-वार लागत विवरणों नामतः घाटशुल्क/ऑन-बोर्ड स्टीवजोरिंग के लिए लागत विवरण, प्रहस्तन के लिए लागत विवरण, और परिवहन/डिलीवरी के लिए लागत विवरण द्वारा दर्शाई गई लागत स्थिति को विभिन्न प्रशुल्क मदों में मांग की गई वृद्धि के प्रतिशत से जोड़ा जा सकता है और स्टॉक के तिमाही सर्वेक्षण में यथास्थिति से जोड़ा जा सकता है। यह नोट किया जाए कि ऐसे विश्लेषण तथा गणनाओं के अभाव में, वृद्धि अथवा कटौती समग्र कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए 'अक्रास द बोर्ड' वित्तीय/लागत स्थिति पर निर्भर करते हुए आदेश दिया जा सकता है।	संशोधित दरमान भेजा गया है। संशोधित प्रस्ताव में की गई वृद्धि की मांग पूर्व अनुभव के आधार पर अनुमानित लागत के संदर्भ में उचित है।
(ii).	बर्थिंग गतिविधि उस गतिविधि के लिए आईएसएचपीएल द्वारा लागत विवरण के अनुसार वर्ष 2013/14 से 2015-16 के लिए लगभग 110 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाता है। ऐसी स्थिति में, बर्थ किराये की मौजूदा दर में 7 प्रतिशत की वृद्धि की मांग का कारण मांग की गई 7 प्रतिशत वृद्धि के आधार के साथ स्पष्ट करें।	संशोधित दरमान भेजा गया है।
(iii).	सामान्य निबंधन एवं शर्तों के अधीन खंड 12(ix) में प्रस्तावित ब्याज की दंडात्मक दर भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर (पीएलआर) से अद्यतन करें।	आईएसएचपीएल संदर्भ बैंक के रूप में भारतीय स्टेट बैंक का अनुसरण करने की इच्छा रखता है। आईएसएचपीएल ने प्रासंगिक खंड को उपयुक्ततः संशोधित किया है।
(iv).	न्यूनतम बर्थ किराया प्रभारों में मांग की गई 7 प्रतिशत वृद्धि का औचित्य बताएं।	संशोधित दरमान भेजा गया है। इसके अलावा, औसत जीआरटी 40,021 है और बर्थ सं. 4क में पोत का औसत विराम लगभग 52 घंटे है। यह $(40021 \times 0.0040 \times 52) = \text{अ.डा. } 8324.37$ की बर्थ किराया राशि में परिवर्तित होता है। इसकी तुलना में, 400 अमेरिकी डॉलर के न्यूनतम बर्थ किराया प्रभार में मांग की गई वृद्धि अधिक नहीं है।
(v).	आईएसएचपीएल के मौजूदा दरमान में निर्धारित घाटशुल्क अनुसूची तथा तट प्रहस्तन अनुसूची के अनुसार, घाटशुल्क प्रभारों की वसूली दूसरे स्थानांतरण प्वाइंट (टीपी-2) तक कार्गो के स्थानांतरण की गतिविधि कवर करती है और तट प्रहस्तन प्रभारों की वसूली आईएसएचपीएल परिसर में टीपी-2 से स्टेक यार्ड तक कार्गो को ले जाने से शुरू होने वाली गतिविधियों को कवर करती है। ऐसी स्थिति में, प्रस्तावित दरमानों में स्टेक यार्ड तक कार्गो के स्थानांतरण के लिए घाटशुल्क प्रभारों की वसूली के दायरे का विस्तार करने के लिए कारण स्पष्ट नहीं है। चूंकि प्रस्तावित दरमान में तट प्रहस्तन प्रभारों की अनुसूची मौजूदा समायोजन के अनुसार टीपी-2 से स्टेक यार्ड तक कार्गो के ले जाने की गतिविधि कवर करती है, इसलिए प्रस्तावित घाटशुल्क अनुसूची मौजूदा घाटशुल्क अनुसूची के साथ संशोधित की जाए।	संशोधित प्रस्ताव खंड को उपयुक्ततः संशोधित करने के बाद भेजा गया है।
(vi).	आईएसएचपीएल के मौजूदा दरमान में निर्धारित तट प्रहस्तन प्रभारों की अनुसूची में, तटीय दर निर्धारित की गई है। तट प्रहस्तन प्रभारों के लिए तटीय दर प्रस्तावित नहीं करने का कारण बताएं।	संशोधित प्रस्ताव भेजा गया है।
(vii).	डिलीवरी प्रभारों की अनुसूची में, आईएसएचपीएल ने परंपरागत तरीके से ट्रकों की लदाई द्वारा कार्गो की डिलीवरी के लिए प्रभारों में 72 प्रतिशत वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। ऐसी तीव्र वृद्धि के लिए औचित्य लागत ब्योरो के साथ भेजें।	परंपरागत पद्धति के माध्यम से ट्रकों की लदाई द्वारा कार्गो की डिलीवरी के लिए प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि ईंधन लागत, लेबर प्रभारों, औजारों तथा टेकलों सहित अनुसंधान प्रभारों के लिए देय है और बाजार रुझानों पर आधारित है।
(viii).	जैसाकि पहले बताया गया है, आईएसएचपीएल ने नई प्रशुल्क मद नामतः	यह खंड हटा दिया गया है।

	“परिषद् के निर्देशों के अनुसार गन्नी बैगों की पैकिंग तथा डिलीवरी, मैनुअल सैम्पलिंग के लिए मैनपावर उपलब्ध करवाना”। इस संबंध में, आईएसएचपीएल:
	(क). उक्त गतिविधि के लिए मैन पावर उपलब्ध करवाने की लागत द्वारा समर्थित रु० 10 प्रति टन की प्रस्तावित दर का औचित्य बताया है।
	(ख). वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए वर्षवार प्रस्तावित प्रमारों से होने वाली अनुमानित अतिरिक्त आय भेजे।

9. केओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 30 मई 2013 द्वारा आईएसएचपीएल प्रस्ताव पर कुछ बिन्दुओं पर अपनी विशिष्ट टिप्पणियां भेजने का अनुरोध किया गया था। केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 04 नवम्बर 2013 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था। केओपीटी का प्रत्युत्तर आईएसएचपीएल को उसकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था। आईएसएचपीएल ने अपने पत्र दिनांक 9 दिसम्बर 2013 द्वारा केओपीटी की टिप्पणियों पर जवाब दिए थे। हमारे द्वारा उठाए गए बिन्दु, केओपीटी के जवाब और उनपर आईएसएचपीएल के जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए विशिष्ट बिन्दु	केओपीटी का प्रत्युत्तर	आईएसएचपीएल का जवाब
(i).	स्टेक यार्ड विस्तार के लिए वर्ष 2014-15 के दौरान आईएसएचपीएल द्वारा रु० 350 लाख का प्रस्तावित पूंजी व्यय।	आईएसएचपीएल ने ब्योरे और/अथवा उनकी लागतें दर्शाते हुए स्टेक यार्ड के विस्तार के लिए कोई योजना प्रस्तुत नहीं की है। हालांकि टीएमपी की प्रक्रिया के अधीन अपेक्षा के अनुसार, आईएसएचपीएल ने निर्दिष्ट स्टेक यार्ड विस्तार के मामले में फार्म-4ख (सकल प्रखंड में संवर्धनों के ब्योरे) नहीं भेजे हैं। वैसे, केओपीटी इस मुद्दे पर कोई टिप्पणी करने की स्थिति में नहीं है।	लाइसेंसशुदा परिसर के भीतर भूमि का प्लॉट स्टेक यार्ड के विस्तार के लिए आईएसएचपीएल द्वारा अभिचिह्नित किया गया है। तथापि, यह साइट दो डी.जी. सैटों के संस्थापन के लिए आर्बटित किया जाना था। इसलिए, स्टेक यार्ड के विस्तार को कार्यान्वित करना संभव नहीं था।
(ii).	वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए आईएसएचपीएल द्वारा लागत विवरण में प्रेषित अनुमानित पट्टा किराया।	केओपीटी बही खातों के अनुसार, आईएसएचपीएल द्वारा 2011-12 और 2012-13 के दौरान भुगतान किए गए वास्तविक संपदा किराये (सर्विस टैक्स अतिरिक्त) निम्नवत् हैं:- 2011-12 रु० 4.18 करोड़ 2012-13 रु० 4.39 करोड़ इसके अलावा, प्रतिवर्ष दर में 5.1 प्रतिशत वृद्धि करते हुए लाइसेंस करार के प्रावधानों और दिए गए बिलों के प्रति उपर्युक्त वास्तविक भुगतान पर विचार करते हुए, केओपीटी अनुमान के अनुसार 2013-14 से 2015-16 के लिए आईएसएचपीएल द्वारा देय संपदा किराया निम्नवत् हैं:- 2013-14 रु० 4.62 करोड़ 2014-15 रु० 4.85 करोड़ 2015-16 रु० 5.10 करोड़	संशोधित प्रस्ताव के लागत विवरण में आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित अनुमानित पट्टा किराया में अन्तर, यदि कोई हो, और केओपीटी अनुमान के अनुसार पूर्णांकन के लिए देय हो सकता है।

10. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 07 अगस्त 2013 को कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, आईएसएचपीएल, केओपीटी एवं उपयोक्ताओं ने अपने निवेदन पेश किए थे।

11.1. संयुक्त सुनवाई के दौरान, आईएसएचपीएल ने अपने प्रशुल्क प्रस्ताव पर दोबारा कार्य करने की इच्छा व्यक्त की थी। अनुस्मारक के बाद, आईएसएचपीएल ने अपने पत्र दिनांक 11 नवम्बर 2013 द्वारा अपना संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था। आईएसएचपीएल द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i) वित्तीय पूर्वानुमान वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए 2.75 मिलियन टन प्रत्येक यातायात पर आधारित है।
- (ii) तटीय कार्गो और आयात कार्गो के बीच मिश्रण के संबंध में, वित्तीय वर्ष 2013-14 के दौरान तटीय कार्गो के 10 प्रतिशत, वर्ष 2014-15 में 15 प्रतिशत और वर्ष 2015-16 में 25 प्रतिशत प्रहस्तन करने का अनुमान लगाया गया है।
- (iii) वित्तीय वर्ष 2014 से 2016 के लिए पूर्वानुमानित लागतें टीएमपी परिपत्र में यथा विनिर्दिष्ट 7 प्रतिशत की औसत मुद्रास्फीति और मात्रा के लिए मौजूदा वास्तविक पर समायोजित पर आधारित हैं।
- (iv) रॉयल्टी केओपीटी के मौजूदा दरमान के आधार पर एलए के अनुसार सुविचारित की गई है। यदि केओपीटी के दरमानों में संशोधन किया जाता है तो तदनुसारी संशोधन आईएसएचपीएल प्रस्ताव में रॉयल्टी लागत के पूर्वानुमान में किए जाने की जरूरत है।
- (v) वित्तीय वर्ष 2011-12 के दौरान चलाए गए जलयान अनलोडरों के लिए मरम्मत कार्यों हेतु वित्तीय वर्ष 2012-13 के दौरान प्राप्त बीमा दावा लागत विवरणों में मरम्मत और अनुरक्षण लागत से समायोजित किया गया है।
- (vi) डीजी सैट पिछले वर्ष के दौरान लंबित कुछ सांविधिक औपचारिकताओं को पूरा नहीं किया जा सका था। सांविधिक औपचारिकताएं चालू वर्ष के दौरान पूरी की जा रही हैं और परिणामस्वरूप पूंजीकरण चालू वर्ष 2013-14 के दौरान किया जाएगा।
- (vii) मौजूदा प्रशुल्क के आधार पर, टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार किए गए समायोजनों के बाद भी घाटा होगा। न्यूनतम वृद्धि की मांग करते हुए औसत 12 प्रतिशत से अधिक का घाटा होगा जिसकी आईएसएचपीएल ने प्राधिकरण से मांग की है।

11.2. आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित अपने मूल प्रस्ताव दिनांक 9 नवम्बर 2012 और अद्यतन किए गए प्रस्ताव दिनांक 11 नवम्बर 2013 में दिए गए समेकित आय और लागत विवरणों में यथा निर्दिष्ट प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित वित्तीय/लागत स्थिति के बीच तुलनात्मक स्थिति नीचे सारबद्ध की गई है:-

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	मूल प्रस्ताव दिनांक 9 नवम्बर 2012			संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11 नवम्बर 2013		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
1.	यातायात (मिलियन टनों में)	2.3	2.3	2.3	2.75	2.75	2.75
2.	प्रचालन आय	5068	4882	4882	6671	6558	6328
3.	प्रतिलाभ के बाद निवल अधिशेष/घाटा	- 1737	-2042	-2145	- 573	-889	-1211
4.	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल घाटा	(-) 13.8%	(-) 41.8%	(-) 43.9%	(-) 3.6%	(-) 13.6%	(-) 19.1%
5.	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में औसत निवल घाटा	(-) 33.17%			(-) 12.1%		

11.3. आईएसएचपीएल ने अपने मूल प्रस्ताव दिनांक 9 नवम्बर, 2012 में अपने द्वारा प्रस्तावित दरों को भी संशोधित किया था। मुख्य प्रशुल्क श्रेणियों के अधीन मूल प्रस्ताव और संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित दरों के बीच तुलनात्मक स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

क्र.सं.	मुख्य प्रशुल्क श्रेणी	मौजूदा दरें (रु०)	मूल प्रस्ताव दिनांक 9 नवम्बर, 2012		संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11 नवम्बर, 2013	
			प्रस्तावित दरें (रु०)	मांग की गई वृद्धि का %	प्रस्तावित दरें (रु०)	मांग की गई वृद्धि का %
1.	बर्थ किराया (अ.झ.)	0.0028	0.0030	7%	0.0040	43%
2.	मैनपावर और मोबाइल उपस्कर की आपूर्ति	9.57	12.40	30%	10.05	5%
3.	घाटशुल्क	78.30	102	30%	82.22	5%
4.	तट प्रहस्तन प्रभार	91.35	128	40%	114.19	25%
5.	डिलीवरी प्रभार	30.45	36	18%	31.97	5%
6.	भूमि किराया	43.50	50	15%	50	15%
7.	लदाई, उतराई, रिस्टेकिंग	17.40	30	72%	30	72%

11.4. संशोधित प्रस्ताव की संवीक्षा के आधार पर, आईएसएचपीएल से हमारे पत्र दिनांक 09 जनवरी, 2014 द्वारा उसके संशोधित प्रस्ताव से प्रकट होने वाली अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने की मांग की गई थी। अनुस्मारकों के बावजूद, आईएसएचपीएल ने मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक अतिरिक्त प्रश्नों का जवाब नहीं दिया था। इसके संशोधित प्रस्ताव पर आईएसएचपीएल से मांग किए गए अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण निम्नवत् हैं:-

- (i) आईएसएचपीएल ने अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11 नवम्बर, 2013 में बिना किसी मात्रा वृद्धि पर विचार किए सभी तीन वर्षों अर्थात् 2013-14 से 2015-16 के लिए 2.75 मिलियन टन यातायात का पूर्वानुमान लगाया था। आईएसएचपीएल 2013-14 से 2015-16 तक सभी तीन वर्षों के लिए लगातार यातायात का पूर्वानुमान लगाने के लिए कारण बताए।
- (ii) आईएसएचपीएल से वर्ष 2010-11 और 2011-12 के दौरान राशि क्रमशः रु० 1049 लाख और रु० 1290 लाख की विविध (वैकल्पिक) सेवाएं प्रदान करने के लिए वसूल की गई वास्तविक "अन्य आय" का ब्रेकअप भेजने के लिए हमारे समसंख्यक पत्र दिनांक 30 मई, 2013 द्वारा अनुरोध किया गया था। आईएसएचपीएल ने अपने पत्र दिनांक 11 नवम्बर, 2013 के कवर में अपना जवाब में अपेक्षित ब्योरे नहीं भेजे थे। इसके अलावा, आईएसएचपीएल के अद्यतन किए गए प्रस्ताव से यह देखा गया है कि इसने वर्ष 2012-13 के दौरान रु० 2170 लाख की "अन्य आय" वसूल की है और इसने अनुवर्ती तीन वर्षों 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए इस लेखा पर रु० 754 लाख की आय का अनुमान लगाया है। इस परिप्रेक्ष्य में, आईएसएचपीएल वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक 'अन्य आय' की तुलना में 65 प्रतिशत कम पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए 'अन्य आय' का अनुमान लगाने का कारण स्पष्ट करे। आईएसएचपीएल यह बताते हुए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए वास्तविक "अन्य आय" की गणनाएं भेजे कि उसमें प्रभार की मद, लागू दर और कार्गो की मात्रा जिसपर दर लागू की गई है।
- (iii) हमारे पत्र दिनांक 30 मई, 2013 द्वारा बीमा लागत के लिए मांगी गई सूचना के संबंध में और अपने पत्र दिनांक 11 नवम्बर, 2013 के कवर के अधीन आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के प्रत्युत्तर में, निम्नलिखित भेजे:-
  - (क) प्रचालन लागत के लिए क्र.सं. I-ई(iii) पर, आईएसएचपीएल ने 'वार्षिक लेखों के साथ लागत विवरण के अनुसार व्ययों/आय का मिलान करते हुए विवरण' में वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए लाभ नीति के नुकसान के लिए भुगतान किए गए बीमा प्रीमियम के लिए क्रमशः रु० 2.13 लाख, रु० 2.46 लाख और रु० 3.62 लाख की राशि दर्शाई है। आईएसएचपीएल दस्तावेजी साक्ष्य के साथ स्थिति को प्रमाणित करे।
  - (ख) वर्ष 2012-13 के लिए बीमा लागत के लिए क्र.सं. I-ई.(7)(i)(क) पर आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित ब्योरों से यह देखा गया है कि तीन पॉलिसियों अर्थात् पत्तन पैकेज पॉलिसी (रु० 135.99 लाख), सामान्य आग और संबंधित पेरिल्स और लाभ पॉलिसी का परिणामी नुकसान (रु० 17.18 लाख) और तटीय स्टॉक पर स्पेशल पॉलिसी (रु० 6.40 लाख) रु० 159.57 लाख परिगणित होती है जबकि वार्षिक लेखे वर्ष 2012-13 के लिए बीमा लागत के लिए रु० 157.60 लाख की राशि दर्शाती है। आईएसएचपीएल अन्तर का समाधान करे।
  - (ग) वर्ष 2013-14 के लिए तीन बीमा पॉलिसियों के लिए आईएसएचपीएल द्वारा क्र.सं. I-ई.(7)(ii) पर प्रेषित ब्योरों में, पत्तन पैकेज पॉलिसी के लिए रु० 137.95 लाख के निवल प्रीमियम की राशि दर्शाई गई है। तथापि, वर्ष 2013-14 के लिए आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित पत्तन पैकेज पॉलिसी सं.

111900/22/2014/124 की प्रति से यह देखा गया है कि सर्विस टैक्स के अलावा पत्तन पैकेज पॉलिसी के लिए वार्षिक प्रीमियम रु 135.98 लाख है। आईएसएचपीएल इस संबंध में स्पष्ट करे।

- (iv) पिछली समीक्षा के दौरान, आईएसएचपीएल ने एक जलयान अनलोडर के लिए पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइव के लिए रु 236 लाख के लिए निजी पक्ष को दिए गए कार्य आदेश दिनांक 27 अगस्त, 2010 की प्रति भेजी थी। संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11 नवम्बर, 2013 में, आईएसएचपीएल ने, नियोजित पूंजी के लिए फार्म 4क में, वर्ष 2011-12 के दौरान पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइवों के लिए सकल प्रखंड में यथा अतिरिक्त 2 पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइवों के लिए रु 517 लाख पर विचार किया है। इसके अलावा, आईएसएचपीएल ने क्र.सं. I-ई(9)(ii) में दी गई विस्तृत गणनाओं में वर्ष 2011-12 के लिए रु 0.20 लाख मूल्यहास और पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइवों के लिए वर्ष 2012-13 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए रु 73.87 लाख पर विचार किया है। इस संबंध में, आईएसएचपीएल इन वर्षों के प्रत्येक के लिए दोनों पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइवों के लिए प्रसारित मूल्यहास के लिए विस्तृत गणना भेजे।

12.1. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, आईएसएचपीएल से उसके संशोधित प्रस्ताव की प्रति केओपीटी एवं संबद्ध उपयोक्ताओं को अग्रेषित करने का अनुरोध किया गया था। केओपीटी और उपयोक्ताओं से आईएसएचपीएल के संशोधित प्रस्ताव पर उनकी टिप्पणियां इस प्राधिकरण को भेजने और उसकी एक प्रति आईएसएचपीएल को पृष्ठांकित करने का अनुरोध किया गया था। आईएसएचपीएल से उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां भेजने का अनुरोध किया गया था।

12.2. जैसाकि पहले बताया गया है, आईएसएचपीएल ने अपने पत्र दिनांक 11 नवम्बर, 2013 द्वारा अपना संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था। चूंकि आईएसएचपीएल के संशोधित प्रस्ताव में आईएसएचपीएल द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव की प्रति केओपीटी एवं संबद्ध उपयोक्ताओं को अग्रेषित करने के बारे में उल्लेख नहीं किया गया था, इसलिए आईएसएचपीएल से हमारे पत्र दिनांक 19 नवम्बर, 2013 द्वारा अनुरोध किया गया था कि उसका संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11 नवम्बर, 2013 केओपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को परिचालित किए जाने की पुष्टि करे। अनुस्मारक दिनांक 6 दिसम्बर, 2013 के बाद, आईएसएचपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 9 दिसम्बर, 2013 द्वारा पुष्टि की है कि उसका संशोधित प्रस्ताव केओपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को परिचालित किया गया था।

12.3. कुछ उपयोक्ताओं जैसे इंडियन नेशनल शिपऑनर्स एसोसिएशन (आईएनएसए), स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया (सेल) और केओपीटी ने संशोधित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। ये टिप्पणियां आईएसएचपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी। आईएसएचपीएल ने अनुस्मारकों के बावजूद इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक उपयोक्ताओं अथवा केओपीटी की टिप्पणियों पर पहले कोई प्रत्युत्तर नहीं दिया था।

13. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

14. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i) इंटरनेशनल सीपोर्टर्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड का मौजूदा दरमान 31 मार्च, 2013 तक प्रशुल्क वैधता के साथ आदेश दिनांक 19 जनवरी, 2011 द्वारा अंतिम बार संशोधित किया गया था। उक्त आदेश द्वारा, आईएसएचपीएल के तत्समय मौजूदा बर्थ किराया प्रमारों में 11 प्रतिशत की वृद्धि प्रदान की थी और अन्य प्रशुल्क मदों में यथास्थिति बनाए रखी थी।

आईएसएचपीएल के दरमान की वैधता 30 जून, 2014 अथवा संशोधित दरमान लागू होने की तारीख तक, जो भी पहले हो, विस्तारित की गई थी, बशर्ते निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में 1 अप्रैल, 2013 के बाद की अवधि के लिए आईएसएचपीएल को प्रोद्भूत होने वाले स्वीकार्य लागत और अनुमत प्रतिलाम से अधिक अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, का पूरी तरह समायोजन किया जाएगा।

- (ii) आईएसएचपीएल ने नवम्बर 2012 में अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। इस प्रस्ताव पर प्रासंगिक उपयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श किया गया था। इस मामले की कार्यवाही के दौरान, चूंकि वित्तीय वर्ष 2012-13 पहले ही समाप्त हो चुका था, इसलिए आईएसएचपीएल से वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविकताओं के साथ लागत विवरणों को अद्यतन करने का अनुरोध किया गया था। आईएसएचपीएल से वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविकताओं के आधार पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानों की समीक्षा करने का अनुरोध भी किया गया था। इसके अलावा, 07 अगस्त 2013 को हुई संयुक्त सुनवाई के दौरान, आईएसएचपीएल ने वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविकताओं के आधार पर अपने प्रशुल्क प्रस्ताव पर दोबारा कार्य करने की इच्छा व्यक्त की थी, और हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों के आलोक में और वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविकताओं के आधार पर नवम्बर 2013 में एक संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था। इस मामले की कार्यवाही की कार्यवाही के दौरान आईएसएचपीएल द्वारा किए गए निवेदनों के साथ अपने पत्र दिनांक 11 नवम्बर, 2013 के कवर में आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित संशोधित लागत विवरण इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित किए गए हैं।

- (iii) सभी महापत्तन न्यासों और वहां पर प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनलों के दरमानों का सामान्य संशोधन मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में शामिल किए गए विनिर्दिष्टों का अनुसरण किया जाना अपेक्षित होता है। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों की विस्तारित वैधता 30 सितम्बर, 2013 को समाप्त हो गई थी। इस प्राधिकरण ने केओपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों और वहां पर प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनलों द्वारा दाखिल किए गए प्रशुल्क प्रस्तावों का निपटान करने के लिए 30 सितम्बर, 2013 के बाद इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित किए जाने वाले प्रशुल्क दिशानिर्देशों पर इस प्राधिकरण को सलाह देने के लिए एमओएस को अनुरोध करते हुए अनुस्मारकों के बाद पत्र दिनांक 28 सितम्बर, 2013 द्वारा पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) के साथ इस मामले को उठाया था। एमओएस ने अपने पत्र दिनांक 13 दिसम्बर 2013 द्वारा 2005 के दिशानिर्देशों की वैधता 31 मार्च, 2014 तक विस्तारित की गई थी। चूंकि लाइसेंसदाता पत्तन (केओपीटी) का प्रशुल्क आईएसएचपीएल की लागत स्थिति पर निर्भर करेगा (क्योंकि आईएसएचपीएल की रॉयल्टी केओपीटी के प्रशुल्क पर निर्भर करती है), केओपीटी का सामान्य संशोधन प्रस्ताव फरवरी 2014 में पहली बार लिया गया था और निपटान किया गया था। तत्पश्चात, नवम्बर 2013 का आईएसएचपीएल का संशोधित प्रस्ताव अंतिम रूप देने के लिए लिया था। संयोगवश, मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों की वैधता 30 जून, 2014 तक विस्तारित की गई है जैसाकि एमओएस द्वारा निदेश दिया गया है।

- (iv) 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर पत्तन के वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करने का अधिकार देता है। आईएसएचपीएल के दरमानों की पिछली समीक्षा जनवरी 2011 में की गई थी। जनवरी 2011 के आदेश द्वारा, आईएसएचपीएल के लिए प्रशुल्क उक्त वर्षों के अनुमानों पर विश्वास करते हुए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए निर्धारित किया गया था। इस प्रकार, वर्ष 2012-13 से 2010-11 के लिए वास्तविकताओं के सापेक्ष अनुमानों का आईएसएचपीएल के पूर्व निष्पादन की जांच करने के लिए विश्लेषण किया जाना है। पूर्व अवधि में आईएसएचपीएल के भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन पर नीचे चर्चा की गई है:-

- (क) 2010-11 से 2012-13 तक तीन वर्षों की अवधि के दौरान आईएसएचपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात का जोड़, 2.24 प्रतिशत की आन्तरिक सकारात्मक भिन्नता दर्ज करते हुए, 7.30 मिलियन मीट्रिक टन के अनुमानित यातायात के स्थान पर 7.48 मिलियन मीट्रिक टन परिगणित होता है।

जनवरी 2011 के अपने आदेश के पैरा 17(v) में यथा प्रतिवेदित, कुल यातायात में अनुमानित तटीय हिस्सेदारी में यदि कोई महत्वपूर्ण भिन्नता पाई जाती है तो ऐसी भिन्नता के लेखा पर आईएसएचपीएल को प्रोद्भूत लाभ इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए जनवरी 2011 के प्रशुल्क आदेश में विश्वास किए गए क्रमशः 25 प्रतिशत, 35 प्रतिशत और 45 प्रतिशत तटीय यातायात की प्रतिशतता के स्थान पर तटीय यातायात की वास्तविक प्रतिशतता तत्संबंधी वर्षों के लिए लगभग 12 प्रतिशत, 2 प्रतिशत और 0 प्रतिशत देखा गया है। इस संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि हालांकि तटीय यातायात के अनुमानों तथा वास्तविकताओं के बीच भिन्नता है, समग्र यातायात भिन्नता 2.47 प्रतिशत के केवल आन्तरिक सकारात्मक भिन्नता देखी गई है। चूंकि तटीय कार्गो कुल कार्गो यातायात का एक घटक है और चूंकि अब तक निर्णीत सभी महापत्तन न्यासों और वहां पर प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनलों के प्रशुल्क मामलों में कुल कार्गो मिश्रण में अलग-अलग कार्गो मदों में भिन्नता के मूल्यांकन के लिए यह पद्धति नहीं है, इसलिए स्वीकार्य लागतों तथा स्वीकार्य प्रतिलाभ को लेखा में लेने के बाद आईएसएचपीएल का वास्तविक अधिशेष जो यातायात के कार्गो मिश्रण में भिन्नता का प्रभाव भी दर्शाएगा, जैसाकि वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए मूल्यांकन किया गया है और अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है, मौजूदा प्रशुल्क चक्र अर्थात् 2013-14 से 2015-16 में 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार समायोजित किया गया है।

(ख) प्रचालन आय अर्थात्, कार्गो प्रहस्तन आय एवं पोत संबंधित आय जैसाकि वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए आईएसएचपीएल के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित किया गया है, इस विश्लेषण में विचार किया गया है। हालांकि वर्ष 2010-11 से 2012-13 के वार्षिक लेखे क्रमशः ₹ 337.63 लाख, ₹ 231.03 लाख और ₹ 380.06 लाख की पोत संबंधित आय दर्शाते हैं, परन्तु उक्त तीन वर्षों के लिए लागत विवरण में आईएसएचपीएल द्वारा सुविचारित पोत संबंधित आय क्रमशः ₹ 263.64 लाख, ₹ 195.38 लाख और ₹ 340.58 लाख के कमतर स्तर पर देखे गए हैं। उक्त वर्षों के लिए क्रमशः ₹ 73.99 लाख, ₹ 35.65 लाख और ₹ 39.48 लाख का अन्तर पोतों की पार्किंग तथा दोहरी बैंकिंग से आईएसएचपीएल पर आरोप्य आय दिखाई देती है। दोहरे/तीन गुना बैंकिंग प्रचालनों से आय इसके प्रशुल्क के पिछले सामान्य संशोधन में सुविचारित आईएसएचपीएल के लिए अनुमानित पोत संबंधित आय के हिस्से के रूप में देखा गया है। ऐसी स्थिति में, विश्लेषण से दोहरे/तिहरे बैंकिंग प्रचालन से वास्तव में वसूल की गई आय अलग करने का कोई कारण नहीं है। इसलिए, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा दर्शाए गए पोत संबंधित आय का उच्चतर स्तर विश्लेषण में दर्शाया गया है। यदि पोतों की दोहरी/तिहरी बैंकिंग से आय की वसूली में आईएसएचपीएल तथा केओपीटी के बीच समस्या होती है तो उनके बीच मामले को सुलझाया जाए। प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही लेखापरीक्षित लेखों में ली गई आय को नजरअंदाज नहीं कर सकती जब आईएसएचपीएल का अभिप्रेत मत होता है कि आय की यह मद केओपीटी से सही देय है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लागत विवरण एवं वार्षिक लेखों में निर्दिष्ट पोत संबंधित आय में अन्तर के संबंध में केओपीटी द्वारा उठाई गई शंका, लागत विवरण में दोहरी बैंकिंग/पार्किंग से आय को आईएसएचपीएल के खाते में नहीं लेना है।

प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही निजी प्रचालक द्वारा उसके विवेक द्वारा स्वीकृत छूट/रियायतों को स्वीकार नहीं कर सकती। इस संबंध में, आईएसएचपीएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान आईएसएचपीएल द्वारा स्वीकृत रियायतों तथा छूटों, यदि कोई हों, के ब्योरे भेजने के लिए अनुरोध करने वाले विशिष्ट प्रश्न पर कोई प्रत्युत्तर नहीं दिया है। तथापि, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान आईएसएचपीएल में तटीय तथा विदेशी कार्गो यातायात के आधार पर और आईएसएचपीएल के दरमानों में निर्धारित प्रशुल्क को लेखा में लेते हुए, यह देखा गया है कि वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट कार्गो प्रहस्तन आय आईएसएचपीएल के मौजूदा दरमानों के अनुसार है। अतः, रियायतों तथा छूटों के प्रभाव को लागू करने का प्रश्न ही नहीं उठता है।

केओपीटी ने बताया है कि वैकल्पिक सेवाओं (अन्य आय) से आय इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों से अधिक है। जब आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित 2013-14 से 2015-16 अवधि के लिए 'अन्य आय' अनुमान मौजूदा दरमानों में निर्धारित दरों के अनुसार पाए गए हैं, पूर्व अवधि अर्थात् 2010-11 से 2012-13 के लिए इस संबंध में स्थिति, इसे किए गए बार-बार अनुरोधों के बावजूद, आईएसएचपीएल द्वारा गणनाएं नहीं भेजे जाने के अभाव में सत्यापित नहीं की जा सकी थी। आईएसएचपीएल को इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की अपेक्षा उच्चतर दरें वसूल करने से बचने की सलाह दी जाती है, यदि वह विभिन्न सेवाएं प्रदान करने के लिए ऐसा करता है जोकि संविधि का उल्लंघन होगा।

इसके अलावा, वास्तविकताओं और अनुमानों के बीच एक-एक तुलना करने पर, आदेश दिनांक 19 जनवरी, 2011 के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख से 31 मार्च, 2013 तक की अवधि के लिए अनुमानित आय प्रदत्त बर्थ किराया प्रमारों में वृद्धि दर्शाने के लिए संशोधित की गई है।

पिछले निष्पादन के विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, आईएसएचपीएल द्वारा अर्जित ब्याज आय को महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों के अन्य प्रशुल्क मामलों के संबंध में अनुमोदित दृष्टिकोण के अनुसार लेखा में नहीं लिया गया है। चूंकि व्यय का प्रावधान व्यय की मद के रूप में नहीं माना गया है, इसलिए पहले जोड़े गए प्रावधान की राशि को भी आय की मद के रूप में नहीं माना गया है। इस प्रकार, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट ₹ 2.40 लाख, ₹ 4.11 लाख और ₹ 17.82 लाख की अन्य आय इस विश्लेषण में सुविचारित की गई है।

(ग) वर्ष 2010-11 से 2012-13 के वार्षिक लेखों में दर्शाए गए वित्त व्यय अर्थात् ब्याज व्यय महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों के अन्य प्रशुल्क मामलों में अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार अलग रखे गए हैं।

आईएसएचपीएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः राशि ₹ 2.13 लाख, ₹ 2.46 लाख और ₹ 3.62 लाख के लाभ नीति के नुकसान पर बीमा लागत को लेखा में नहीं लिया गया है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एलए का खंड 7.1(वाई) आईएसएचपीएल से अपेक्षा करता है कि बर्थ के नुकसान, क्षति, नष्ट होने, टर्मिनल क्षेत्र तथा बाजार कीमत पर बदलने के लिए टर्मिनल अनुषंगी सुविधाओं को कवर करने के लिए बीमा खरीदा और बनाए रखा जाए। लाभ के नुकसान के लिए लिया गया बीमा कवर एल के अनुसार नहीं है। यहां पर यह उल्लेख करना भी प्रासंगिक है कि पूर्वकाल में आईएसएचपीएल और चेन्नई इंटरनेशनल टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (सीआईटीपीएल) पर प्रशुल्क निर्धारित करते समय, 'लाभ का नुकसान' के लिए, गए बीमा कवर के लिए प्रीमियम स्वीकार्य व्ययों के रूप में स्वीकृत नहीं किया गया था। अतः, इस स्थिति के आधार पर लाभ नीति के नुकसान पर बीमा लागत पर विचार नहीं करने में आईएसएचपीएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण को स्वीकार किया गया है।

आईएसएचपीएल के लागत विवरण में लागत मद 'अन्य व्यय' में विलंब शुल्क लागत शामिल है। जनवरी 2011 में पिछली प्रशुल्क समीक्षा के दौरान, आईएसएचपीएल को स्वीकार्य लागत के रूप में विचार करने के लिए कुशलता संबंधित प्रशुल्क योजना (ईएलटीएस) के साथ आने की सलाह दी गई थी। तथापि, आईएसएचपीएल अभी तक कोई ऐसा प्रस्ताव लेकर नहीं आया है। इसलिए, आईएसएचपीएल की पिछली प्रशुल्क समीक्षाओं के दौरान अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार, विलंब शुल्क को मौजूदा प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में व्यय की स्वीकार्य मद के रूप में नहीं माना गया है।

(घ) पूर्वकाल में आईएसएचपीएल के मामले में, आईएसएचपीएल के राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी का 91.33 प्रतिशत, आईएसएचपीएल के उसकी तुलना में दूसरे उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राजस्व आयामों के एनपीवी के प्रतिशत के रूप में, मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के प्रावधानों के अनुसार पास थू के रूप में स्वीकृत किया गया है। इसी दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक रॉयल्टी का 91.33 प्रतिशत पूर्व कार्यनिष्पादन विश्लेषण में पास थू के रूप में सुविचारित किया गया है। इस संबंध में केओपीटी और आईएसएचपीएल के बीच विवाद नहीं गए हैं।

(ङ) वर्ष 2010-11 से 2012-13 के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹ 0.76 लाख के प्राथमिक व्ययों को बट्टे खाते डालने को भी लेखा में लिया गया है।

- (च) जनवरी 2011 में आईएसएचपीएल के प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान, ₹ 500 लाख खर्च पर 2 जलयान अनलोडरों के मामले में ढांचागत मरम्मतें करने से संबंधित अनुमानित लागत विलंबित राजस्व व्यय के रूप में सुविचारित किया गया था और 2011-12 से शुरू करके 7 वर्षों की अवधि में राइट ऑफ किया गया था। दो जलयान अनलोडरों के मामले में विलंबित राजस्व व्यय का अप्रमाजित हिस्सा प्रतिलाभ स्वीकृत करने के प्रयोजन के लिए नियोजित पूंजी के अधीन सुविचारित किया गया था। मौजूदा प्रशुल्क संशोधन में, आईएसएचपीएल ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में इस प्राधिकरण द्वारा दिए गए निदेश के अनुसार 7 वर्षों की अवधि में विलंबित व्यय के रूप में जलयान अनलोडरों के मरम्मत व्ययों को समायोजित किया बताया है। तथापि, आईएसएचपीएल के प्रस्ताव में मूल्यहास की गणना से संबंधित जरूरी गणनाओं के अभाव में, उक्त स्थिति को सत्यापित नहीं किया जा सकता था। इस संबंध में आईएसएचपीएल द्वारा किए गए निवेदन पर विश्वास किया गया है।
- (छ) आईएसएचपीएल ने लागत विवरण में वित्त एवं विविध व्ययों के अधीन सभी मदों पर मूल्यहास पर विचार किया है।
- (ज) 2005 के दिशानिर्देशों के अनुसार, नियोजित पूंजी में निवल अचल परिसंपत्तियाँ और कार्यगत पूंजी शामिल हैं। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए इसके लागत विवरण में आईएसएचपीएल द्वारा यथा सुविचारित परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड तत्संबंधी वर्षों के लिए वार्षिक लेखों के अनुसार है और इस प्रकार, विश्लेषण में विचार किया गया है। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.9 कार्य पूंजी की स्वीकार्यता के लिए मानक निर्धारित करता है। इस कार्यवाही में सुविचारित कार्यपूंजी के ब्योरे निम्नवत् हैं:-
- (i) विविध देनदारियों को लेखा में नहीं लिया गया है, क्योंकि इसे आईएसएचपीएल के प्रशुल्क के पिछले सामान्य संशोधन में मौजूदा परिसंपत्तियों के हिस्से के रूप में सुविचारित नहीं किया गया था। तथापि, तत्संबंधी लाइसेंसदाता पत्तन को लाइसेंस करार के अनुसार निजी प्रचालकों द्वारा किए जाने वाले पूर्वभुगतानों तथा अग्रिम को इस प्राधिकरण द्वारा पारित सितम्बर 2008 के सामान्य आदेश के आधार पर पास थ्रू के रूप में अन्यथा स्वीकार्य हैं। आईएसएचपीएल के पिछले सामान्य संशोधन में, आईएसएचपीएल द्वारा वास्तव में भुगतान किए गए वार्षिक पट्टा किराया के आधार पर एक माह के औसत पट्टा किराये की अनुमति दी गई थी। पिछले निष्पादन के इस विश्लेषण में भी इसी स्थिति को बनाए रखा गया है।
- (ii) आईएसएचपीएल ने कहा है कि इसके द्वारा सुविचारित वस्तुसूची मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार निर्धारित मानकों के अनुसार है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए भंडारों तथा पुर्जों के वास्तविक वार्षिक उपभोग के आधार पर, इसने छह माह के उपभोग के आधार पर वस्तुसूची की राशि निर्धारित की है। वार्षिक लेखे उक्त वर्षों के दौरान भंडारों तथा पुर्जों के उपभोग की वास्तविक कीमत के ब्योरे नहीं देते हैं। तथापि, आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित पुष्टि के आधार पर कि वस्तुसूची का विचार 2005 के दिशानिर्देशों के अनुसार है, आईएसएचपीएल द्वारा यथा प्रेषित राशि पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।
- (iii) रोकड़ जमा उपरिव्ययों सहित एक माह के प्रचालन व्ययों पर परिकलित किया गया है, जैसाकि अन्य महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों के मामले में किया गया है।
- (iv) इसके अलावा, आईएसएचपीएल ने रॉयल्टी के विरुद्ध विरोध के अधीन एचडीसी को भुगतान किए गए अग्रिम के लिए वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान ₹ 10 करोड़ प्रत्येक की राशि पर विचार किया है। केंओपीटी तथा आईएसएचपीएल द्वारा किए गए निवेदनों से, यह देखा गया है कि केंओपीटी ने रॉयल्टी राशि पर आईएसएचपीएल और केंओपीटी के बीच प्रतिवेदित विवाद की वजह से ₹ 10 करोड़ की प्रतिभूमि जमा बैंक गारंटी को कैश करवा लिया है। चूंकि विवाद सुलझाया नहीं गया है, आईएसएचपीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए कार्य पूंजी के प्रयोजन के लिए मौजूदा परिसंपत्तियों के अधीन रॉयल्टी के प्रति पुनः भुगतान/अग्रिम रूप में ₹ 10 करोड़ की राशि पर विचार किया है। यह प्राधिकरण इस मामले को नहीं देखना चाहता है। हमारी गणनाओं में हमारे द्वारा उक्त घटक पर विचार नहीं किया गया है, क्योंकि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में इसके लिए प्रावधान नहीं है।
- (v) प्रशुल्क दिशानिर्देश मौजूदा देयताओं के लिए कोई मानक निर्धारित नहीं करते हैं। इसलिए, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए आईएसएचपीएल द्वारा यथा प्रेषित मौजूदा देयताओं की कीमत बिना किसी बदलाव के सुविचारित की गई है।
- (vi) आईएसएचपीएल द्वारा यथा प्रेषित संशोधित मौजूदा परिसंपत्तियों और मौजूदा देयताओं पर विचार करते हुए और चूंकि मौजूदा देयताएं मौजूदा परिसंपत्तियों से अधिक पाई गई हैं, इसलिए कार्य पूंजी वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए नकारात्मक आंकड़े में आई है और इसलिए इसे 'शून्य' माना गया है। वर्ष 2012-13 के लिए, कार्य पूंजी ₹ 394.62 लाख परिगणित की गई है, जिसे प्रतिलाभ स्वीकृत करने के प्रयोजन के लिए सुविचारित किया गया है।
- (झ) इस प्रकार, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए नियोजित पूंजी क्रमशः ₹ 6876.66 लाख, ₹ 6528.31 लाख और ₹ 6040.55 लाख परिगणित होती है।
- (ञ) पिछले प्रशुल्क आदेश में, नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए 16 प्रतिशत पर स्वीकृत किया गया था। 3.00 मिलियन टन वार्षिक पर टर्मिनल की क्षमता पर विचार करते हुए, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान वास्तविक क्षमता उपयोग क्रमशः 96.67 प्रतिशत, 60.97 प्रतिशत और 91.53 प्रतिशत परिगणित होता है। तदनुसार, उक्त तीन वर्षों के लिए नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ 16 प्रतिशत की दर पर स्वीकार किया गया है।
- (व) (क) वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए आईएसएचपीएल के निष्पादन का विश्लेषण दर्शाता विवरण अनुबंध-1 रूप में संलग्न किया गया है। पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों के सापेक्ष वास्तविकताओं की तुलना का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(₹ लाखों में)

विवरण	वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पिछले आदेश में विश्वास किए गए अनुमानों का जोड़	वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए वास्तविकताओं का जोड़	% भिन्नता
यातायात (मी.ट. में)	73.00	74.75	2.40%
प्रचालन आय	* 15,588.20	20,866.44	33.86%
कुल व्यय (मूल्यहास सहित)	14,620.84	16,165.89	10.57%

\*प्रचालन आय अनुमान जनवरी 2011 आदेश में प्रदान किए गए बर्थ किराया प्रभारों में 11 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाने के लिए समायोजित किए गए हैं।

\*नियोजित पूंजी पर आईएसएचपीएल द्वारा अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ संबंधी ब्योरे निम्नलिखित तालिका में दिए गए हैं:-

विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	औसत
आईएसएचपीएल द्वारा अर्जित प्रतिलाभ से पहले वास्तविक अधिशेष (घाटा)	1,650.52	518.18	2,410.19	1526.30
वास्तविक नियोजित पूंजी	6,876.66	6,528.31	6,040.55	6481.84
16 प्रतिशत की पात्र दर पर नियोजित वास्तविक पूंजी पर प्रतिलाभ	1100.266	1044.53	966.4877	1037.09
नियोजित पूंजी पर वास्तविक प्रतिलाभ	24.00%	7.94%	39.90%	23.55%

(ख) प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, यदि पिछले प्रशुल्क चक्र के लिए वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन की समीक्षा + अथवा - 20 प्रतिशत से अधिक भिन्नता दर्शाती है तो ऐसे प्रोद्भूत लाभ/हानि का 50 प्रतिशत अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित किया जाएगा।

जैसाकि उपर्युक्त तालिकाओं से देखा जा सकता है, वास्तविक वित्तीय निष्पादन 20 प्रतिशत से अधिक देखा गया है। इसलिए, खंड 2.13 में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार, आईएसएचपीएल के मौजूदा प्रशुल्क चक्र में वर्ष 2010-11 से 2012-13 से संबंधित पूर्व अधिशेष का 50 प्रतिशत समायोजित करने का मामला है।

(ग) वर्ष 2010-11 से 2012-113 के लिए स्वीकार्य लागत और अनुमत प्रतिलाभ के बाद अधिशेष/घाटा स्थिति का सार नीचे दिया गया है:-

वर्ष	राशि
2010-11	550.25
2011-12	-526.35
2012-13	1443.70
जोड़	1467.60
भविष्य प्रशुल्क में 50% का समायोजन किया जाएगा	733.80

(घ) प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, पूर्व अधिशेष/घाटा अगले प्रशुल्क चक्र के दौरान समायोजित किया जाना है। वर्ष 2013-14 पहले ही समाप्त हो चुका है। इसके अलावा, भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना हेतु लिए गए समय और लीड समय पर विचार करते हुए जिसके बाद आईएसएचपीएल का संशोधित दरमान प्रभावी होगा, यह लगभग सितम्बर 2014 होगी। ऐसे परिदृश्य में, पूर्व अधिशेष से संबंधित समायोजन मौजूदा प्रशुल्क चक्र के सितम्बर 2014 से मार्च 2016 तक 19 महीनों की अवधि में ही प्रभावी होगी। तथापि, कम समय में पूर्व अवधि अधिशेष पर लोड के लिए यह उपयुक्त नहीं है। स्थिति पर विचार करते हुए कि अगले प्रशुल्क चक्र के दौरान पूर्व अवधि अधिशेष का समायोजन विनिर्दिष्ट करते हैं, जोकि सामान्य तौर पर 3 वर्ष होता है, सितम्बर 2014 से अगस्त 2017 तक तीन वर्षों की अवधि में पूर्व अवधि अधिशेष समायोजित करना उचित समझा गया है। इस प्रकार, ₹ 733.80 लाख के समायोजन के लिए उपलब्ध पूर्व अवधि अधिशेष में से, ₹ 387.28 लाख सितम्बर 2014 से मार्च 2016 तक शेष प्रशुल्क चक्र में समायोजित किया गया है और शेष ₹ 346.52 लाख अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित किए जाने के लिए परिमाणित किया गया है।

(vi) बर्थ सं. 4क में आईएसएचपीएल द्वारा प्रहस्तित अकेला कार्गो कोकिंग कोयला है। वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान आईएसएचपीएल द्वारा अनुमानित 27.50 लाख टन का यातायात वर्ष 2012-13 के दौरान आईएसएचपीएल द्वारा प्रहस्तित 27.46 लाख के वास्तविक यातायात के स्तर पर है। आईएसएचपीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान यातायात में किसी वृद्धि का अनुमान नहीं लगाया है। इसके अलावा, ऊपर दिए गए कुल यातायात में से, आईएसएचपीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए क्रमशः 10 प्रतिशत, 15 प्रतिशत और 25 प्रतिशत रूप में तटीय कार्गो की हिस्सेदारी का अनुमान लगाया है। वर्ष 2013-14 के लिए यातायात अनुमान के संदर्भ में, केओपीटी ने मई 2014 में प्रेषित अपनी टिप्पणियों में कहा है कि वर्ष 2013-14 के दौरान आईएसएचपीएल का वास्तविक यातायात 34.14 लाख टन रहा है। केओपीटी ने यह भी कहा है कि वर्ष 2013-14 के दौरान बर्थ सं. 4क में कोई तटीय कार्गो प्रहस्तित नहीं किया गया है। इस प्रकार, अपने संशोधित प्रस्ताव में वर्ष 2013-14 के लिए आईएसएचपीएल द्वारा अनुमानित 27.50 लाख टन के कार्गो यातायात के प्रति यह देखा गया है कि आईएसएचपीएल वर्ष के दौरान 34.14 लाख टन पहले ही वास्तव में प्रहस्तित किया है। किसी परिदृश्य में जहां सम्पूर्ण वर्ष के लिए वास्तविक आंकड़े पहले से उपलब्ध हैं, कोई कारण नहीं है कि क्यों वर्ष 2013-14 के लिए वास्तविक यातायात पर विचार नहीं किया जाना चाहिए। इसलिए, 34.14 लाख टन का कार्गो यातायात भी शून्य रूप में माना गया है, जैसाकि केओपीटी द्वारा बताया गया है। वर्ष 2014-15 और 2015-16 के यातायात अनुमानों के संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों ने आईएसएचपीएल द्वारा लगाए गए यातायात पूर्वानुमानों पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है। वास्तव में, यह उल्लेखनीय है कि केओपीटी ने हल्दिया चैनल के डुबाव में कटौती और बर्थ सं. 4ख के अभियंत्रिकरण जैसी बाधाओं के मद्देनजर वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए आईएसएचपीएल के यातायात अनुमानों का समर्थन किया है। चूंकि इस प्राधिकरण ने पत्तन/निजी टर्मिनल पर संभावित यातायात निर्धारित करने के लिए कोई स्वतंत्र अध्ययन नहीं किया था, आईएसएचपीएल द्वारा यथा प्रेषित वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए यातायात पूर्वानुमान और केओपीटी द्वारा समर्थित पर इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए विश्वास किया गया है। तटीय कार्गो की हिस्सेदारी के संबंध में, केओपीटी का मत है कि दी गई स्थिति कि आईएसएचपीएल ने वर्ष 2012-13 और 2013-14 के दौरान कोई तटीय कार्गो प्रहस्तित नहीं किया है, वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए तटीय कार्गो की हिस्सेदारी आईएसएचपीएल द्वारा सुविचारित 15 प्रतिशत और 25 प्रतिशत के अनुमान के स्थान पर क्रमशः 10 प्रतिशत और 20 प्रतिशत पर विचार किया है। आईएसएचपीएल ने वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए आईएसएचपीएल की तटीय कार्गो हिस्सेदारी के बारे में केओपीटी के मतों पर अपने विचार नहीं भेजे हैं, हालांकि इस संबंध में केओपीटी के विचार इसे उपलब्ध करवाए गए थे। अतः, इस संबंध में लाइसेंसदाता पत्तन का निर्णय इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

(vii) (क) ऑनबोर्ड तथा घाटशुल्क प्रभारों, तट प्रहस्तन प्रभारों, डिलीवरी प्रभारों तथा अन्य सेवाओं से आय से आईएसएचपीएल को अर्जित होने वाली अनुमानित आय में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित कार्गो प्रहस्तन आय शामिल है। ऑनबोर्ड तथा घाटशुल्क प्रभारों, तट प्रहस्तन प्रभारों और डिलीवरी प्रभारों से आय अनुमान आईएसएचपीएल के मौजूदा दरमान में निर्धारित दरों और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए पूर्वानुमानित यातायात पर आधारित देखा गया है। तथापि, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए आय अनुमान संशोधित किया गया है ताकि वर्ष 2013-14 के लिए सुविचारित यातायात का वर्धित स्तर दर्शाया जा सके और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए तटीय कार्गो प्रतिशत में संशोधन किया जा सके, जैसा पूर्ववर्ती अनुच्छेद में बताया गया है।

कार्गो संबंधित गतिविधि के अधीन अन्य सेवाओं से आय में इन-मोशन धर्मकांटे, साइडिंग प्रमारों, लदी हुई वैनगों (प्रति वैनग) की फोटो, ऑनलाइन सैम्पलिंग, रेलबद्ध कार्गो के लिए परेषण संबंधित सेवाएं और स्टॉक का तिमाही सर्वेक्षण जैसी सेवाओं से आईएसएचपीएल द्वारा अर्जित किए जाने के लिए अनुमानित आय शामिल है। उक्त सेवाओं से आय को भी आईएसएचपीएल के मौजूदा दरमानों में निर्धारित दरों पर आधारित देखा गया है और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए आईएसएचपीएल द्वारा प्रहस्तित की जाने वाली पूर्वानुमानित सम्पूर्ण यातायात के लिए अनुमानित पर आधारित देखा गया है। तथापि, 27.46 लाख टन के वास्तविक यातायात के लिए रु 21.70 करोड़ पर वर्ष 2012-13 के दौरान आईएसएचपीएल द्वारा अर्जित अन्य सेवाओं से आय की तुलना में, आईएसएचपीएल ने 27.50 लाख टन प्रतिवर्ष के अपने अनुमानित यातायात के लिए वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए केवल रु 7.53 करोड़ प्रत्येक की उक्त आय का अनुमान लगाया है।

बार-बार विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद, आईएसएचपीएल ने अन्य सेवाओं से निम्नतर स्तर पर आय का अनुमान लगाने के लिए कारण स्पष्ट नहीं किया है। अन्य सेवाओं से आय की गणनाओं से, यह देखा गया है कि लदाई, कार्गो की उतराई और रिस्टेकिंग और स्पिल किए गए कार्गो की रिट्राइविंग जैसी सेवाओं के मामले में आईएसएचपीएल द्वारा अनुमान लगाया गया है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि जनवरी 2011 में आईएसएचपीएल के प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान, चूंकि आईएसएचपीएल ने अपनी आय गणना में 'स्पिल किए गए कार्गो का रिट्राइवल' और 'लदाई, उतराई और रिस्टेकिंग सेवाओं' से किसी आय पर विचार नहीं किया था, इसलिए इन दो सेवाओं से आय पर उस कार्गो के औसत अनुपात के आधार पर विचार किया गया था जिन्होंने पिछले वर्ष के दौरान ये सेवाएं क्रमशः 15 प्रतिशत और 13.25 प्रतिशत प्राप्त की थीं। तथापि, वर्तमान परिदृश्य में, कार्गो का अनुपात जिसने पिछले प्रशुल्क चक्र 2010-11 से 2012-13 के दौरान ये सेवाएं प्राप्त की थीं, की हमें जानकारी नहीं है, चूंकि आईएसएचपीएल ने पिछले वर्षों के लिए अन्य आय निर्धारित करने के लिए अपेक्षित गणनाएं नहीं भेजी थीं, जबकि विशेष अनुरोध किया गया था। इसलिए, यह प्राधिकरण उस कार्गो के अनुपात पर विश्वास करने के लिए बाध्य है जो जिन्होंने ये सेवाएं प्राप्त की थीं, जैसाकि आईएसएचपीएल के पिछले सामान्य संशोधन में विचार किया गया है। इस प्रकार, कार्गो की लदाई, उतराई और रिस्टेकिंग की सेवा के लिए निर्धारित रु 20/- प्रति टन की मौजूदा दर और स्पिल किए गए कार्गो की वापसी के लिए रु 5/- प्रति टन पर विचार करते हुए और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए विश्वास किए गए यातायात को लेखा में लेते हुए, पूर्ववर्ती अनुच्छेद में यथा चर्चा किए गए, उक्त सेवाओं के लिए आय का अनुमान लगाया गया है।

(ख). आईएसएचपीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए बर्थ किराया प्रमारों से आय के परिकलन में रु 60/- प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर अंगीकृत की है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित विनिमय दर विचारार्थी सभी वर्षों के लिए डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों से आय के अनुमान के लिए सभी प्रशुल्क मामलों में एकसमान रूप से विचार किया गया है।

हमारे विश्लेषण में, चूंकि वित्तीय वर्ष 2013-14 पहले ही समाप्त हो चुका है, और चूंकि उक्त अवधि के लिए वास्तविक डॉलर विनिमय दर उपलब्ध है, इसलिए वर्ष 2013-14 के लिए विदेशगामी पोतों से बर्थ किराया आय उक्त वर्ष के दौरान उस प्रचलित रु 60.35 प्रति अमेरिकी डॉलर की औसत विनिमय दर के आधार पर अनुमान लगाया गया है। वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए, इस मामले के विश्लेषण का समाहार करने के समय प्रचलित रु 59.197 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर पर विचार किया गया है।

इसके अलावा, वर्ष 2013-14 के लिए यातायात के वर्धित स्तर की वजह से विदेशगामी पोतों और तटीय पोतों के संघटन में बदलाव और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए तटीय कार्गो प्रतिशत में संशोधन की वजह से भी, जैसाकि पहले चर्चा की गई है, बर्थ किराया आय के अनुमान में भी लिए गए हैं।

यह देखा गया है कि आईएसएचपीएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान दोहरे/तिहरे बैंकिंग प्रचालनों से वास्तव में अर्जित आय क्रमशः रु 73.99 लाख, रु 35.65 लाख और रु 39.48 लाख है। आईएसएचपीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए दोहरे/तिहरे बैंकिंग प्रचालनों से किसी आय का अनुमान लगाया नहीं दिखाई दिया है, लेखांकन के प्रयोजन के लिए लेखापरीक्षित लेखों में आय बुक की गई है के आधार पर, केओपीटी ने पिछले कई वर्षों के लिए राशि भेजने से इंकार कर दिया है और अपने पास रखा हुआ है। केओपीटी का मत है कि आईएसएचपीएल लाइसेंस करार के अधीन पट्टे में उन्हें आर्बिट्रि क्षेत्र की सीमाओं से बाहर रहे डॉक पानी और स्थान के उपयोग का लाभ अर्जित करने के लिए हकदार नहीं है, आईएसएचपीएल को दोहरे/तिहरे बैंक किए गए पोतों के लिए बर्थ किराया प्रमार वसूल करने की अनुमति नहीं दी गई है। जैसाकि पहले बताया गया है, लाइसेंसदाता पत्तन केओपीटी और आईएसएचपीएल के बीच दोहरे/तिहरे बैंकिंग प्रचालनों के लिए केओपीटी द्वारा संग्रहीत राशि आईएसएचपीएल को प्रेषण के संबंध में विवाद दिखाई देता है। यह मामला केओपीटी तथा आईएसएचपीएल के बीच हुए लाइसेंस करार के दारये से संबंधित मामला है। इस प्राधिकरण ने इस पहलु को गहराई से देखना पसंद नहीं किया था। पूर्वकाल में आईएसएचपीएल के प्रशुल्क संशोधन में इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार और चूंकि बर्थ सं. 4 में दोहरे/तिहरे बैंकिंग प्रचालन भी भविष्य में इंकार नहीं किए गए हैं, इसलिए दोहरे/तिहरे बैंकिंग प्रचालनों के आय अनुमान लिए जाने की जरूरत है। तथापि, परिकलन के लिए किसी आधार के अभाव में, पिछले 3 वर्षों के दौरान औसत आय, जो लगभग रु 49.71 लाख परिगणित होती है, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए दोहरे/तिहरे बैंकिंग प्रचालनों के रूप में विचार किया गया है।

(viii). वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित प्रचालन व्यय नीचे विश्लेषित किए गए हैं:-

(क) लागत अनुमानों की वार्षिक वृद्धि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार सुविचारित किया गया है जो अपेक्षा करता है कि महापत्तनों तथा टर्मिनल प्रचालकों के व्यय पूर्वानुमान भारत सरकार द्वारा यथा घोषित सभी वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक के मौजूदा संचलन के संदर्भ में कीमत उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित प्रशुल्क के अनुसार होना चाहिए। वर्ष 2014-15 के दौरान निपटान किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों के संबंध में अंगीकृत किया जाने वाला वृद्धि कारक 6 प्रतिशत घोषित किया गया है। हालांकि आईएसएचपीएल का मामला वर्ष 2014/15 के दौरान निर्णीत किया जा रहा है, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए व्यय वर्ष 2012-13 के वास्तविक आंकड़ों को आधार रूप में विचार करते हुए आईएसएचपीएल द्वारा अनुमान लगाया गया है। इसलिए, वर्ष 2012-13 (वर्ष 2013-14 के लिए लागू वृद्धि कारक होते हुए) के लिए वास्तविकताओं में 7 प्रतिशत का वृद्धि कारक वर्ष 2013/14 के लिए व्यय का अनुमान लगाने के लिए विश्लेषण में विचार किया गया है और 6 प्रतिशत का वृद्धि कारक वर्ष 2014-15 तथा 2015-16 के लिए व्यय का अनुमान लगाने के लिए विचार किया गया है, इसकी गणना में आईएसएचपीएल द्वारा सुविचारित वर्ष 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के लिए 7 प्रतिशत के एकसमान वृद्धि कारक के स्थान पर तत्संबंधी पिछले वर्ष में इसकी गणनाओं में आईएसएचपीएल द्वारा विचार किया गया है।

(ख) अनुसूचक लेबर की लागत निजी पार्टी को आउटसोर्स किया बताया गया है। आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित करार की प्रति से, यह देखा गया है कि करार 01 अप्रैल 2012 से प्रभावी है और तीन वर्षों की अवधि के लिए वैध है। करार मूल्य वर्ष 2012-13 के लिए 5 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि कारक के साथ रु 185.22 लाख की राशि देखी गई है। यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2012-13 के लिए लागत अनुमान रु 185.22 लाख पर अनुसूचक लेबर की लागत की राशि दर्शाती है। 2012-13 के वास्तविक आंकड़े आधार रूप में लिए गए हैं और करार की मांग के अनुसार 5 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की गई है, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए उक्त व्यय का अनुमान लगाने के लिए वर्ष 2015-16 के लिए आईएसएचपीएल द्वारा सुविचारित करार आधार पर विश्वास करते हुए भी।



- (ग) उपस्कर चालन लागत में बिजली की लागत और मरम्मतों एवं अनुरक्षण की लागत शामिल है।
- (i) आईएसएचपीएल ने अनुमानित बिजली उपभोग प्रति टन और बिजली की इकाई लागत के आधार पर बिजली लागत का अनुमान लगाया है। वर्ष 2012-13 के दौरान वास्तविक बिजली उपभोग प्रति टन 1.1 इकाईयां बताया गया है, और बिजली उपभोग का वही स्तर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए सुविचारित किया गया है, जिसपर विश्लेषण में विश्वास किया गया है। आईएसएचपीएल ने रु० 12.90 प्रति इकाई की बिजली की लागत पर विचार किया है। तथापि, बिजली की लागत के समर्थन में जनवरी 2013 से मार्च 2013 की सीमित अवधि के लिए आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित दस्तावेजी साक्ष्य रु० 11.43 प्रति इकाई की दर दर्शाते हैं। चूंकि वर्ष 2012-13 के दौरान बिजली का वास्तविक उपभोग 12.073 प्रति इकाई देखा गया है, इसलिए इसे वर्ष 2013-14 के लिए 7 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है और उक्त तीन वर्षों के लिए बिजली लागत का अनुमान लगाने के लिए तत्संबंधी पिछले वर्ष में वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान 6 प्रतिशत प्रत्येक लिया गया है। वर्ष 2013-14 के दौरान यातायात में वृद्धि भी गणना में की गई है।
- (ii) आईएसएचपीएल ने आधार रूप में वर्ष 2012-13 को आधार रूप में लेने की बजाय वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए मरम्मत लागत पर पहुंचने के लिए इसके द्वारा 7 प्रतिशत वृद्धि की है और आधार रूप में वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत पर विचार किया है। चूंकि वर्ष 2011-12 और 2012-13 के वास्तविक आंकड़ों को जलयान अनलोडरों के मामले में आईएसएचपीएल द्वारा प्राप्त हुए बीमा दावे के प्रभाव में लिया गया था, इसलिए आईएसएचपीएल ने वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए वास्तविकताओं को नजरअंदाज किया दिखाई देता है बजाय आधार रूप में वर्ष 2010-11 को लेने के दिखाई देता है। आईएसएचपीएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण उपयुक्त पाया गया है और इसलिए विचार किया गया है, सिवाय इसके कि वर्ष 2014-15 और 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के मामले में वृद्धि 6 प्रतिशत तक सीमित की गई है।
- (घ) जैसाकि पहले बताया गया है, केओपीटी को आईएसएचपीएल द्वारा देय रॉयल्टी का 91.33 प्रतिशत स्वीकार्य लागत के रूप में माना गया है। एल के अनुसार, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए लागू रॉयल्टी का प्रतिशत 61.04 प्रतिशत है। आईएसएचपीएल ने प्रस्ताव दाखिल किए जाने के समय यथा प्रचलित रु० 87.48 प्रति टन की दर, केओपीटी के दरमानों में उस समय यथा निर्धारित, के आधार पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए रॉयल्टी का अनुमान लगाया है। इस प्राधिकरण ने हाल ही में रु० 104.98 प्रति टन पर कोयले के लिए संशोधित घाटशुल्क दर के साथ केओपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव का निपटान किया है। संशोधित घाटशुल्क दर 01 अप्रैल 2014 से लागू हुई है। तदनुसार, वर्ष 2013-14 के लिए रॉयल्टी अनुमान यातायात के संशोधित स्तर के लिए रु० 87.48 प्रति टन की पिछली दर के आधार पर सुविचारित किया गया है। रु० 104.98 प्रति टन की संशोधित दर को लेखा में लेते हुए वर्ष 2014-15 और 2015-16 के अनुमान संशोधित किए गए हैं। केओपीटी ने आईएसएचपीएल द्वारा केओपीटी को देय रॉयल्टी के परिकलन पर कुछ मुद्दे उठाए हैं और लंबित मध्यस्थता एवं कानून में कानूनी विवाद के बारे में उल्लेख किया है। एलए के खंड 5.1 (क) और 5.1 (ख) के अनुसार, रॉयल्टी एचडीसी के प्रचलित दरमान/प्रशुल्क के अनुसार कार्गो प्रहस्तन प्रभारों पर देय है। तदनुसार, केओपीटी के दरमान में यथा निर्धारित अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से कोयला प्रहस्तन के लिए यथा लागू ऑनबोर्ड तथा घाटशुल्क दर रॉयल्टी के परिकलन सुविचारित की गई है। केओपीटी द्वारा उठाए गए मुद्दे केओपीटी और आईएसएचपीएल के बीच निपटाए जाने हैं। यह प्राधिकरण केओपीटी द्वारा उठाए गए मुद्दों की विधिकता में नहीं जाना जाना चाहता था और लाइसेंस करार के प्रावधानों का निर्वहन नहीं करना चाहता था। तथापि, इस विश्लेषण में सुविचारित अनुमानित रॉयल्टी भुगतान इस संबंध में केओपीटी और आईएसएचपीएल के बीच विवादों के परिणाम पर गए बिना है। केओपीटी ने यह भी कहा है कि रॉयल्टी के सही मूल्यांकन में मुश्किल है क्योंकि आईएसएचपीएल अपने ग्राहकों समेकित बिल जारी कर रहा है, जहां से विभिन्न सेवाओं के लिए प्रशुल्क की पहचान नहीं की गई है और उक्त मामले को इस प्राधिकरण द्वारा संबोधित नहीं किया गया है। इस संबंध में, आईएसएचपीएल द्वारा यथा स्पष्ट, हालांकि बिलिंग समेकित आधार पर है, यह इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरमान की सीमा के भीतर होना बताया गया है। किन्तु, एलए के प्रावधानों के अनुसार, आईएसएचपीएल द्वारा देय रॉयल्टी एचडीसी के दरमान पर निर्भर है और आईएसएचपीएल के दरमान पर निर्भर नहीं है। किसी मामले में, यह प्राधिकरण रॉयल्टी के मुद्दे पर विरोधी दावों पर नहीं जाना चाहता है, जोकि एलए के प्रावधानों के अनुसार पक्षों के बीच हल किए जाने हैं। सावधानी के उपाय के रूप में, यह ध्यान दिया जाए कि रॉयल्टी की स्वीकार्यता का परिकलन करने में इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण आईएसएचपीएल अथवा केओपीटी द्वारा लिए गए निर्णय के समर्थन के रूप में विरोधाभासी नहीं होना चाहिए।
- (ङ). उपस्कर किराया लागत का अनुमान वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविकताओं पर विचार करते हुए आईएसएचपीएल द्वारा लगाया गया है और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए इस संबंध में व्यय का अनुमान लगाने के लिए 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि करते हुए यह अनुमान लगाया गया है। आईएसएचपीएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण पर विश्वास किया गया है, सिवाय इसके कि वर्ष 2014-15 और 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के मामले में वृद्धि कारक 6 प्रतिशत तक सीमित किया गया है।
- (च). एलए में यथा विनिर्दिष्ट, देय पट्टा किराया आबंटन की तारीख से 5.1 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि अथवा समय-समय पर दरमान में निर्धारित किराया अनुसूची, जो भी अधिक हो, के साथ एलए में विनिर्दिष्ट पट्टा किराया होगा। जैसाकि केओपीटी द्वारा पहले बताया गया है, यह एलए प्रावधान एलए में उल्लिखित 103,000 वर्ग मी. भूमि क्षेत्र के लिए है और एलए के बाद आईएसएचपीएल को किए गए आबंटनों के मामले में, समय-समय पर लागू किराया अनुसूची के अनुसार पट्टा किराया आईएसएचपीएल द्वारा देय होगा। समयानुसार भुगतान के लिए 2.5 प्रतिशत रियायत देने के बाद वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक पट्टा किराये पर विचार करते हुए, आईएसएचपीएल ने 5.1 प्रतिशत के वृद्धि कारक पर विचार करते हुए वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए पट्टा किराये का अनुमान लगाया है। केओपीटी द्वारा यथा अनुमानित पट्टा किराये की राशि केओपीटी द्वारा दिए गए कारण से पूर्णांकन के लेखा पर होने वाले कुछ आन्तरिक अन्तरों के सिवाय तुलनीय देखा गया है। पत्तन द्वारा यथा अनुमानित पट्टा किराये की राशि पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।
- (छ). वर्ष 2012-13 के वास्तविक आंकड़ों पर विचार करते हुए और वर्ष 2013-14 के लिए इस संबंध में व्यय का अनुमान लगाने के लिए लगभग 5.1 प्रतिशत तक इसमें वृद्धि करते हुए आईएसएचपीएल द्वारा बीमा लागत का अनुमान लगाया गया है और उसके बाद वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए बीमा लागत का अनुमान लगाने के लिए 7 प्रतिशत प्रत्येक का वृद्धि कारक लागू किया है। आईएसएचपीएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण पर विश्वास किया गया है, सिवाय इसके कि वर्ष 2014-15 और 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के मामले में वृद्धि कारक 6 प्रतिशत तक सीमित किया गया है।
- (ज). टेस्टिंग/सर्वे प्रभार, फोटोग्राफी व्यय तथा विलंबशुल्क प्रभार को शामिल करते हुए 'अन्य व्यय' पर नीचे चर्चा की गई है:-

- (i). सम्पूर्ण कार्गो यातायात के लिए रु 1.20 प्रति टन की दर के आधार पर वर्ष 2013-14 के लिए टेस्टिंग तथा सर्वेक्षण व्ययों का अनुमान लगाया गया है। रु 1.20 प्रति टन की दर आईएसएचपीएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान स्थिति पर विचार करते हुए उचित देखा गया है, वर्ष 2010-11 के लिए रु 1/- प्रति टन की दर पर विचार किया गया था। इसलिए, रु 1.20 प्रति टन की दर पर विश्वास किया गया है और वर्ष 2013/14 के लिए यातायात के वर्धित स्तर पर विचार किया गया है। वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए, व्यय तत्संबंधी वर्ष के यातायात अनुमान के आधार पर और आईएसएचपीएल द्वारा सुविचारित 7 प्रतिशत की बजाय 6 प्रतिशत के वृद्धि कारक को लेखा में लेते हुए अनुमान लगाया गया है।
- (ii). फोटोग्राफी व्यय वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए इस संबंध में व्यय का अनुमान लगाने के लिए इसमें 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि करते हुए और वर्ष 2012-13 के लिए आधार रूप में वास्तविकताओं पर विचार करते हुए आईएसएचपीएल द्वारा अनुमान लगाया गया है। आईएसएचपीएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण पर विचार किया गया है, सिवाय इसके कि वर्ष 2014-15 और 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के मामले में वृद्धि कारक 6 प्रतिशत तक सीमित किया गया है।
- (iii). वर्ष 2007 और 2011 में आईएसएचपीएल के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के दौरान, विलंबशुल्क स्वीकार्य लागत के रूप में सुविचारित नहीं किया गया था और आईएसएचपीएल को इस संबंध में 'कुशलता संबंधित प्रशुल्क योजना' लेकर आने की सलाह दी गई थी। विशिष्ट प्रश्न किए जाने के बावजूद, आईएसएचपीएल 'ईएलटीएस' लेकर नहीं आया है जैसाकि पहले बताया गया है। इसलिए, आईएसएचपीएल द्वारा सुविचारित वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानित विलंबशुल्क को विश्लेषण में नहीं लिया गया है।
- (झ). प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.7.1 विनिर्दिष्ट करता है कि निजी टर्मिनलों के मामले में, मूल्यहास कम्पनी अधिनियम, 1956 के अनुसार अंगीकृत जीवनकाल मानकों के साथ स्ट्रेट लाइन पद्धति अथवा रियायत करार में निर्धारित जीवनकाल मानकों के आधार पर, जो भी अधिक हो, स्वीकृत किया जाना चाहिए। हालांकि आईएसएचपीएल ने मूल्यहास की गणना के मामले में पृथक गणनाएं नहीं भेजी हैं, परन्तु इसने पुष्टि की है कि लागत विवरण में दिया गया मूल्यहास मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार है। आईएसएचपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है। तदनुसार, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड पर अनुमानित मूल्यहास आईएसएचपीएल द्वारा यथा प्रेषित सुविचारित किया गया है।
- (ञ). आईएसएचपीएल ने प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों के घटकों को सूचीबद्ध किया है, जिसमें वेतन और भत्ते, पीएफ और ग्रेच्युटी में अंशदान, स्टाफ वेल्फेयर, फोटोग्राफिक व्यय, विज्ञापन, किराया, टेलीफोन एवं डाक, प्रिटिंग एवं स्टेशनरी, ट्रेवलिंग एवं वाहन, प्रोफेशनल शुल्क, सुरक्षा प्रभार, बैंक प्रभार, विविध व्यय और बैंड डेब्ट, यदि कोई हो, शामिल बताए गए हैं। उक्त व्यय आधार रूप में वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक आंकड़ों पर विचार करते हुए आईएसएचपीएल द्वारा अनुमान लगाया गया है और वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए इस संबंध में व्यय का अनुमान लगाने के लिए इसमें 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि करते हुए अनुमान लगाया गया है। आईएसएचपीएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण पर विचार किया गया है, सिवाय इसके कि वर्ष 2014-15 और 2015/16 के प्रत्येक वर्ष के मामले में वृद्धि कारक 6 प्रतिशत तक सीमित किया गया है।
- (ट). प्रशुल्क के प्रारंभिक निर्धारण के दौरान, रु 22 लाख के प्राथमिक व्यय शेष लाइसेंस अवधि में प्रभाजन के लिए अभिचिह्नित किए गए थे और तदनुसार, वार्षिक प्रभाजन राशि के रूप में रु 0.76 लाख पर विचार किया गया था। आईएसएचपीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए अनुमानों में प्राथमिक व्ययों के प्रभाजन के लिए रु 0.76 लाख प्रतिवर्ष की उक्त राशि पर विचार किया है।
- (ठ). आईएसएचपीएल ने मार्च 2005 दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 में दिए गए विनिर्दिष्ट के अनुसार उपलब्ध प्रचालन लागत की मदों में से किसी भी मद में कुशलता लाभ का दावा नहीं किया है। इसलिए, कुशलता लाभ का विश्लेषण नहीं किया गया है और आईएसएचपीएल के मौजूदा प्रशुल्क संशोधन में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए प्रचालन लागतों के अनुमानन में विचार किया गया है।
- (ix). आईएसएचपीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015/16 के लिए किसी वित्त एवं विविध आय तथा व्यय का अनुमान नहीं लगाया है। इस संबंध में आईएसएचपीएल के निर्णय पर विश्वास किया गया है।
- (x). नियोजित पूंजी जिसमें निवल अचल परिसंपत्तियां और कार्य पूंजी शामिल हैं, निम्नलिखित अनुच्छेदों में विश्लेषण किया गया है:-
- (क). परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में संवर्धन केवल वर्ष 2013-14 के दौरान आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित किए गए हैं। इस संबंध में, आईएसएचपीएल ने डीजी सैटों के लिए रु 425 लाख और भवनों, शौडों तथा अन्य ढांचों के लिए रु 25 लाख के निवेश प्रस्तावित किए हैं। बिना किसी बाधा के प्रचालन सुनिश्चित करने के लिए आईएसएचपीएल द्वारा डीजी सैटों का प्रस्ताव किया गया है। आईएसएचपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में संवर्धनों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (ख). कार्य पूंजी:
- (i). विविध देनदारियां, आईएसएचपीएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार, केओपीटी को आईएसएचपीएल द्वारा देय अनुमानित पट्टा किराया के एक माह के औसत पर विचार की गई हैं।
- (ii). वस्तुसूची का मूल्य आईएसएचपीएल द्वारा यथा अनुमानित लिया गया है क्योंकि उक्त राशि मानकों के अनुसार आधारित बताई गई है।
- (iii). रोकड़ शेष उपरिव्ययों सहित एक माह के प्रचालन व्ययों पर परिकलित किया गया है।
- (iv). मौजूदा देयताएं इसके प्रस्ताव में आईएसएचपीएल द्वारा अनुमानित स्तर पर विचार किया गया है। कार्य पूंजी के प्रयोजन के लिए अपनी गणनाओं में आईएसएचपीएल द्वारा सुविचारित ऋणों एवं अग्रिमों को हमारे विश्लेषण में नहीं लिया गया है क्योंकि 2005 दिशानिर्देश इसके लिए प्रावधान नहीं करते हैं। वैसे आईएसएचपीएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान एक अतिरिक्तकरण किया गया था।
- (v). उपर्युक्त स्थिति के आधार पर, परिगणित कार्य पूंजी वर्ष 2013-14 के लिए नकारात्मक होगी और इसलिए विश्लेषण में शून्य माना गया है। वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए, कार्य पूंजी क्रमशः रु 386.51 लाख और रु 402.72 लाख परिगणित होता है।
- (ग). इस प्रकार, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए नियोजित पूंजी उक्त तीन वर्षों के लिए क्रमशः रु 6234.58 लाख, रु 5888.38 लाख और रु 4996.47 लाख की राशि के स्थान पर क्रमशः रु 5209.50 लाख, रु 4692.52 लाख और रु 3805.24 लाख परिगणित होता है। यह अन्तर मुख्य तौर पर रॉयल्टी के विरुद्ध विरोध के अधीन एचडीसी को भुगतान किए गए अग्रिम के संबंध में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष के दौरान रु 10 करोड़ की राशि पर आईएसएचपीएल द्वारा विचार किए जाने की वजह से है, जैसाकि पहले चर्चा की गई है। पहले उल्लिखित कारणों से, हमारी गणनाओं में हमारे द्वारा सुविचारित उक्त घटक पर विचार नहीं किया गया है, क्योंकि 2005 दिशानिर्देश इसके लिए प्रावधान नहीं करता है।
- (xi). जनवरी 2011 में आईएसएचपीएल के प्रशुल्क के निर्धारण के दौरान, इस प्राधिकरण ने केओपीटी द्वारा उस समय प्रतिवेदित स्थिति के आधार पर 3.00 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) पर आईएसएचपीएल के बर्थ की क्षमता पर विचार किया है। यही क्षमता मौजूदा विश्लेषण में भी सुविचारित किया गया है, दिया गया है कि आईएसएचपीएल ने मौजूदा प्रशुल्क चक्र में क्षमता सृजन के लिए किसी प्रमुख पूंजी निवेश का प्रस्ताव नहीं किया है।

3.00 एमटीपीए की क्षमता पर विचार करते हुए, अनुमानित थ्रुपुट के आधार पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए क्षमता उपयोगिता क्रमशः 113.83 प्रतिशत, 91.67 प्रतिशत और 91.67 प्रतिशत परिगणित होता है। यदि क्षमता उपयोग 60 प्रतिशत से अधिक होता है तो नियोजित पूंजी पर अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ स्वीकृत करने के लिए मार्च 2005 के प्रशुल्क नीति दिशानिर्देश दिए गए हैं। इसलिए, 16 प्रतिशत की अधिकतम स्वीकार्य दर पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए सुविचारित किया गया है।

- (xii). परिचालन व्यय, प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय विभिन्न गतिविधियों अर्थात् बर्थिंग, ऑन-बोर्ड एवं घाटशुल्क, कार्गो प्रहस्तन और प्रतिशत हिस्सेदारी अंगीकृत करते हुए डिलीवरी में प्रभाजित किया गया है। नियोजित पूंजी और मूल्यहास पहले इस गतिविधि के लिए चिह्नित परिसंपत्तियों के आधार पर बर्थिंग गतिविधि में प्रभाजित किया गया है और शेष समग्र कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में प्रभाजित किया गया है। कुल कार्गो प्रहस्तन हिस्सेदारी विशेष प्रतिशत हिस्सेदारी अंगीकृत करते हुए दोबारा तीन उपगतिविधियों, 'ऑन-बोर्ड एवं घाटशुल्क', 'कार्गो प्रहस्तन' और 'डिलीवरी' के बीच दोबारा पुनः-प्रभाजित की गई है। आईएसएचपीएल द्वारा अंगीकृत प्रभाजन का आधार, जैसाकि ऊपर बताया गया है, इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।
- (xiii). उपर्युक्त चर्चाओं के अधीन, समग्र और विभिन्न मुख्य/उप-गतिविधियां स्टैंड के रूप में आईएसएचपीएल के लिए लागत विवरण संशोधित किया गया है। जैसाकि पहले बताया गया है, 31 मार्च 2013 के बाद आईएसएचपीएल के मौजूदा दरमान की वैधता के लिए प्रदत्तर विस्तार इस शर्त के अधीन था कि 1 अप्रैल 2013 के बाद की अवधि के लिए आईएसएचपीएल को प्रोदभूत होने वाले स्वीकार्य प्रतिलाभ और स्वीकार्य लागत से अधिक अतिरिक्त अधिशेष प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। वर्ष 2013-14 के लिए लागत विवरण अनुमान आधार पर ₹0 1259.59 लाख अधिशेष दर्शाता है जिसकी आईएसएचपीएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वर्ष 2013-14 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर समीक्षा की जाएगी। वर्ष 2013-14 के लिए उक्त अनुमानित अधिशेष वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान एकसमान रूप से समायोजित किया जाएगा। तदनुसार, समग्र आईएसएचपीएल के लिए संशोधित लागत विवरण और विभिन्न मुख्य/उप-गतिविधियां अनुबंध - II (क) से (च) रूप में संलग्न किए गए हैं। लागत विवरणों के सारबद्ध परिणाम नीचे तालिका में प्रस्तुत किए गए हैं:-

क्र.सं.	विवरण	परिचालन आय (₹0 लाखों में)				निवल अधिशेष/(घाटा) (₹0 लाखों में)				प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल अधिशेष/(घाटा)			औसत/ अधिशेष/घाटा %
		2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14	2014-15	2015-16	
1	समग्र आईएसएचपीएल	8749.20	6817.21	6591.47	22157.89	0.00	164.03	12.57	176.60	0.00%	2.41%	0.19%	1.30%
2	बर्थिंग गतिविधि	527.99	393.66	365.06	1286.71	0.00	68.24	32.00	100.23	0.00%	17.33%	8.76%	13.05%
3	कार्गो संबंधित	8221.21	6423.56	6226.41	20871.18	0.00	95.80	-19.41	76.38	0.00%	1.49%	-0.31%	0.59%
	जोड़	8749.20	6817.21	6591.47	22157.89	0.00	164.03	12.58	176.62	0.00%	2.41%	0.19%	1.30%
4	ऑन-बोर्ड एवं घाटशुल्क	3361.46	2610.39	2513.73	8485.57	0.00	271.86	202.82	474.67	0.00%	10.41%	8.07%	9.24%
5	कार्गो प्रहस्तन	3469.68	2693.72	2593.23	8756.63	0.00	-243.02	-302.45	-545.47	0.00%	-9.02%	-11.66%	-10.34%
6	डिलीवरी एवं लदाई	1390.07	1119.45	1119.45	3628.97	0.00	66.96	80.21	147.17	0.00%	5.98%	7.16%	6.57%
	जोड़	8221.21	6423.56	6226.41	20871.18	0.00	95.80	-19.42	76.37	0.00%	1.49%	-0.31%	0.59%

- (क). जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा गया है, आईएसएचपीएल वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान केवल लगभग 1.30 प्रतिशत आन्तरिक अधिशेष स्थिति होगी यदि वह वर्ष 2011 में निर्धारित प्रशुल्क के स्तर पर सुविधा प्रचालन करता है। यह अधिशेष वर्ष 2010-11 से 2012-13 से संबंधित पूर्व अधिशेष के समायोजन के बाद है, जैसाकि पहले चर्चा की गई है और वर्ष 2013-14 के लिए पूर्ण अधिशेष के समायोजन के बाद है। इस प्रकार, आईएसएचपीएल के प्रशुल्क में वृद्धि प्रदान किए जाने का कोई मामला नहीं है, जैसाकि इसके द्वारा अनुरोध किया गया है।
- (ख). आन्तरिक अधिशेष स्थिति जोकि अनुमान पर आधारित है पर विचार करते हुए और यह भी कि चूंकि मौजूदा प्रशुल्क चक्र में 19 महीनों की अवधि उपलब्ध है, यह प्राधिकरण प्रचलित प्रशुल्क व्यवस्था को डिस्टर्ब नहीं करना चाहता है और 31 मार्च 2016 तक आईएसएचपीएल के मौजूदा प्रशुल्क में यथास्थिति बनाए रखना चाहता है।
- (xiv). केओपीटी ने लाइसेंस करार के अधीन अनुमत विभिन्न प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए सामान्य उपयोक्ता सुविधा के रूप में बर्थ सं. 4 का उपयोग करने के लिए आईएसएचपीएल से बार-बार अनुरोध किए जाने के बावजूद केवल सेल के लेखा पर कोकिंग कोयला कार्गो प्रहस्तन करने के बारे में उल्लेख किया है, यह बर्थ का कम उपयोग किए जाने की वजह से है। केओपीटी ने यह भी उल्लेख किया है कि इसने इस बर्थ के माध्यम से अन्य उपयोक्ताओं के कार्गो के संवर्धन के लिए आईएसएचपीएल द्वारा कोई प्रयास किए दिखाई नहीं देते हैं। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 3 एमएमटीपीए पर बर्थ सं. 4 की क्षमता पर विचार करते हुए और वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए कार्गो पूर्वानुमानों में लेते हुए, क्षमता उपयोगिता लगभग 92 प्रतिशत परिगणित की गई है जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है। इस परिदृश्य में, यह स्पष्ट नहीं है कि कैसे आईएसएचपीएल की सुविधा सकल रूप से कम उपयोग की गई है जैसाकि केओपीटी द्वारा बताया गया है। किन्तु, आईएसएचपीएल को यह सलाह दी जाती है कि अपनी सुविधा पर अन्य उपयोक्ताओं के कार्गो के प्रहस्तन के लिए कदम उठाए ताकि इसकी सुविधा का अधिक उपयोग सुनिश्चित किया जा सके।
- (xv). जैसाकि पहले बताया गया है, पोतों की दोहरी/तिहरी बैंकिंग से संबंधित कारणों से, केओपीटी ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि आईएसएचपीएल के मौजूदा दरमान में प्रावधानों को हटाया जाए जिससे आईएसएचपीएल को दोहरी/तिहरी बैंक किए गए पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जा सकें। दिया गया है कि पोतों की दोहरी/तिहरी बैंकिंग से संबंधित अनुमानित आय वर्ष 2013-14 से 2015/16 के दौरान लिया गया है, आईएसएचपीएल के दरमान पोतों की दोहरी/तिहरी बैंकिंग से संबंधित प्रभार निर्धारित करने चाहिए। यह प्राधिकरण इस संबंध में केओपीटी और आईएसएचपीएल के बीच के विवाद में नहीं पड़ना चाहता है। केओपीटी और आईएसएचपीएल को यह सलाह दी जाती है कि वे आपस में मिलकर इस विवाद का हल निकालें।
- (xvi). केओपीटी ने कहा है कि जैसाकि पूर्वकाल में इस प्राधिकरण की जानकारी में लाया गया है, आईएसएचपीएल से संबंधित सभी मुद्दे अभी तक जारी हैं। इसलिए, इसने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि इस मामले पर पुनर्विचार करें और आईएसएचपीएल के दरमानों के संबंध में कोई सामग्री निर्धारण करते समय विचार करें। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि सामान्यतः केओपीटी द्वारा उठाए गए सभी मुद्दे केओपीटी तथा आईएसएचपीएल के बीच हुए एलए से संबंधित कुछ विवाद से संबंधित है। परिणामस्वरूप, यह प्राधिकरण एलए से संबंधित मुद्दों को हल करने की स्थिति में नहीं है।
- (xvii) प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार, 14.75 प्रतिशत पर भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर दर्शाने के लिए प्रस्तावित टिप्पणी 3(vii)(ख) संशोधित की गई है।
- (xviii) केओपीटी के सुझाव पर, सुधार के उपाय के रूप में 'परिभाषाओं' में निम्नलिखित मामूली संशोधन किए गए हैं:-
- (क) खंड 1.1. - परिभाषाएं के खंड (ii) के अखिर में 'उसका' शब्द जोड़ा गया है।

- (ख) खंड 1.1. — परिभाषाओं के खंड (viii) में आईएसएचपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित 'पत्तन उपयोगिता' शब्द को 'टर्मिनल उपयोगिता' से बदला गया है। इस संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि पिछले संशोधन के दौरान ही, उक्त संशोधन किया गया था। यही स्थिति बनाए रखी गई है।
- (ग) खंड 1.1 — परिभाषाएं के खंड (ix) में 'भारत के कानूनों का तहत' अभिव्यक्ति को 'भारत में कानूनों के तहत' कर टाइपिंग त्रुटि ठीक करने के लिए संशोधित किया गया है।
- (घ) खंड 1.1 — परिभाषाएं के खंड (x) के अंत में 'हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स' शब्द को हटाया गया है।
- (xix) केओपीटी ने यह कहते हुए खंड 1.2 — सामान्य निबंधन एवं शर्तों के क्र.सं. (vii) और (viii) पर आईएसएचपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित दो सामान्य शर्तों में से एक शर्त को हटाने का प्रस्ताव किया है कि उक्त दोनों टिप्पणियां एक-दूसरे की विरोधाभासी हैं। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एक टिप्पणी देयताओं की गणना करने के प्रयोजन के लिए इकाई भार को पूर्णांकित करने के संदर्भ में है जबकि अन्य टिप्पणी किसी वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार/माप की गणना करने के लिए पूर्णांकन के संदर्भ में है। चूंकि दोनों टिप्पणियां विभिन्न प्रयोजनों को पूरा करती हैं, इसलिए दोनों टिप्पणियों को बनाए रखा गया है। इस संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि दोनों टिप्पणियां आईएसएचपीएल के मौजूदा दरमानों में प्रचलित हैं और न तो आईएसएचपीएल और न ही उपयोगिताओं ने हमारी जानकारी में लाया है कि उक्त दो टिप्पणियों में निर्वर्तन की वजह से कोई मुश्किल पैदा हो रही है।
- (xx) खंड 1.2 — सामान्य निबंधन एवं शर्तों के अधीन टिप्पणी (xi) (क) से (ड), जो तटीय पोतों तथा कार्गो को रियायत प्रदान करने से संबंधित शर्त निर्धारित करती हैं, सभी महापत्तन न्यासों और वहां पर प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनलों के दरमानों में सरकार के नीति निदेश के अनुसार एकसमान रूप से निर्धारित की गई है। चूंकि मौजूदा खंड एक मानक खंड है और अभी तक कोई विसंगति बताई या देखी नहीं गई है, इसलिए टिप्पणी (xi) (ख) में आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित नहीं किया गया है।
- (xxi) धनवापसियों में विलंब पर ब्याज के भुगतान के लिए क्र.सं. (ix)(घ) में मौजूदा शर्त दस्तावेज प्रस्तुत किए जाने की तारीख से 20 दिनों की अवधि गिनती किए जाने की अपेक्षा करती है। केओपीटी ने 'उत्पादन' शब्द को 'प्राप्ति' शब्द से बदलने का प्रस्ताव किया है। चूंकि, शब्द को बदलने से शर्त में सुधार नहीं होगा, इसलिए, मौजूदा निरूपण, जोकि 2005 दिशानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार है, बिना किसी बदलाव के जारी रहेगा।
- (xxii) प्रस्तावित दरमान में, खंड ग — तट प्रहस्त प्रभार में, आईएसएचपीएल ने तट प्रहस्तन प्रभारों की वसूली के लिए आच्छादित सेवाओं के दाये को बढ़ाने का प्रस्ताव किया है। मौजूदा सेवाओं के साथ, आईएसएचपीएल ने 'पोत से स्टेक यार्ड तक और ट्रांसमिशन के लिए स्पिलेज राइट का संग्रहण' की सेवाएं तट प्रहस्तन प्रभारों की वसूली के दायरे के भीतर शामिल करने का प्रस्ताव किया है। चूंकि सेवाओं के दायरे को बढ़ाने के लिए आईएसएचपीएल का प्रस्ताव व्यापार के लिए लाभदायक होगा और विसंगति से बचने के लिए, इस संबंध में आईएसएचपीएल का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।
- (xxiii) तट प्रहस्तन प्रभारों की अनुसूची के अधीन प्रस्तावित दरमान में, आईएसएचपीएल ने प्रभारित किए जाने वाले उस भार को लागू करने के लिए एक टिप्पणी शामिल की है, पोत के आगमन पर डुबाव सर्वेक्षण भार और कार्गो उतराई/नौभरण पूरा होने के आधार पर परिकलित किया जाएगा। चूंकि उक्त टिप्पणी तट प्रहस्तन प्रभारों की वसूली के लिए स्पष्टता लाती है और विसंगति से बचा जा सकेगा, इसलिए उक्त टिप्पणी का निर्धारण अनुमोदित किया गया है।
- (xxiv) आईएसएचपीएल का मौजूदा दरमान फोटोग्राफी से संबंधित प्रभार निर्धारित करता है। इस संबंध में, केओपीटी ने कहा है कि चूंकि एचडीसी का डॉक परिसर आईएसपीएस कोड के अधीन संरक्षित क्षेत्र है, इसलिए केओपीटी ने फोटोग्राफी अथवा फिल्म शूटिंग की अनुमति देने के लिए आईएसएचपीएल को अधिकृत करने की अनुमति नहीं देता है, और, इसलिए, आईएसएचपीएल में फोटोग्राफी के लिए दरों की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। इस संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि जैसे आईएसएचपीएल, फोटोग्राफी प्रभार अधिकांश पत्तन न्यासों के दरमानों में निर्धारित किए गए हैं। केओपीटी ने सुरक्षा पहलु के सिवाय कोई चिंता व्यक्त नहीं की है। संविधि के अधीन अनुमत जिम्मेदार बीओटी प्रचालक होने के नाते, यह अनुमान लगाना उचित होगा कि आईएसएचपीएल बर्थ की सुरक्षा को खतरे में नहीं डालेगा और आईएसएचपीएल को केओपीटी की चिंता को ध्यान में रखने की सलाह दी जाती है। मौजूदा व्यवस्था बिना किसी बदलाव के जारी रहेगी।
- (xv) शर्तों में आईएसएचपीएल/केओपीटी द्वारा प्रस्तावित कुछ अन्य मामूली बदलावों पर विचार नहीं किया गया है क्योंकि मौजूदा निर्धारण सही पाए गए हैं।

15.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण आईएसएचपीएल के संशोधित दरमानों को अनुमोदित करता है, जिसे अनुबंध- III रूप में संलग्न किया गया है।

15.2. चूंकि मौजूदा दरों को जारी रखने की अनुमति दी गई है, इसलिए आईएसएचपीएल के मामले में संशोधित दरमान और शर्तें भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना के तत्काल बाद प्रभावी हो जाएंगे और 31 मार्च, 2016 तक प्रभावी रहेंगे। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

15.3. आईएसएचपीएल के मौजूदा दरमान की वैधता 30 जून, 2014 के बाद पारित आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक विस्तारित की गई मानी गई है।

15.4. आईएसएचपीएल को तत्संबंधी लेखांकन वर्ष के बन्द होने के 60 दिनों के भीतर अपनी वार्षिक लेखा एवं निष्पादन रिपोर्ट केओपीटी के माध्यम से इस प्राधिकरण को भेजनी होगी। यदि आईएसएचपीएल विनिर्दिष्ट समय सीमा के भीतर ऐसी सूचना उपलब्ध करवाने में विफल रहता है तो केओपीटी आईएसएचपीएल के विरुद्ध उचित कार्रवाई करेगा।

15.5. आईएसएचपीएल का प्रशुल्क प्रचालक द्वारा प्रेषित सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए विभिन्न अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि इस प्राधिकरण को निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान किसी समय ऐसा लगेगा कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है अथवा यहां पर स्वीकार किए गए अनुमानों से विपथन है तो यह आईएसएचपीएल से यह अपेक्षा करेगा कि वह अपने प्रशुल्क की समीक्षा के निर्धारित समय से पहले प्रस्ताव दाखिल करे और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी विभिन्नताओं की वजह से प्रोद्भूत लाभ को पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

15.6. इस संबंध में, आईएसएचपीएल से अनुरोध है कि जिस प्रारूप में प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण दाखिल किए जाते हैं उनमें एक वर्ष की प्रत्येक तिमाही के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादन की रिपोर्ट प्रेषित करे। इस रिपोर्ट में प्रभावी प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विश्वास किए गए अनुमानों से भिन्नता के कारण भी दिए जाएं। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के वास्तविक और अनुमानों के बीच भिन्नता (+)/(-) 20 प्रतिशत देखी जाती है तो यह प्राधिकरण समीक्षा किए जाने के लिए निर्धारित समय से पहले अपना प्रस्ताव जमा करने के लिए संबद्ध प्रचालक को कह सकता है। यदि आईएसएचपीएल इस प्राधिकरण द्वारा विनिर्दिष्ट की जाने वाली समय सीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में विफल रहता है तो यह प्राधिकरण अपनी ओर से प्रशुल्क की समीक्षा शुरू कर देगा।

टी.एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

अनुलग्नक . I

**इंटरनेशनल सीपोटर्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड**  
**वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान निष्पादन का विश्लेषण**

रु. लाखों में

क्र.सं.	विवरण	जनवरी 2011 के प्रशुल्क आदेश में विश्वास किए गए अनुमान			वास्तविक आंकड़े		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	यातायात (लाख टनों में)	26.00	24.00	23.00	29.00	18.29	27.46
<b>I</b>	<b>प्रचालन आय</b>						
	कार्गो प्रहस्तन आय	5,600.29	4,796.48	4,431.76	6,873.02	5,092.52	7,927.85
	पोत संबंधित आय	267.81	258.62	233.24	337.63	231.03	380.06
	अन्य आय	0.00	0.00	0.00	2.40	4.11	17.82
	<b>जोड़</b>	<b>5,868.10</b>	<b>5,055.10</b>	<b>4,665.00</b>	<b>7,213.05</b>	<b>5,327.66</b>	<b>8,325.73</b>
<b>II</b>	<b>प्रचालन लागतें (मूल्यहास अतिरिक्त)</b>						
	अनुरक्षण लेबर	166.02	172.26	178.74	168.00	176.40	185.22
	उपस्कर चालन लागत	951.98	1,024.00	1,093.56	906.42	913.25	882.59
	रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी	1,063.70	1,006.58	919.77	1,257.82	889.34	1,356.52
	उपस्कर किराया प्रभार	912.08	873.60	868.71	1,255.18	944.91	1,434.43
	पट्टा किराये	399.23	419.46	440.51	399.58	419.93	441.35
	बीमा	117.07	117.07	117.07	144.54	162.49	153.98
	अन्य व्यय	20.54	19.68	19.55	29.57	24.29	34.94
	<b>जोड़</b>	<b>3,630.62</b>	<b>3,632.65</b>	<b>3,637.91</b>	<b>4,161.12</b>	<b>3,530.62</b>	<b>4,489.03</b>
<b>III</b>	<b>मूल्यहास</b>	777.99	832.48	883.65	888.32	774.43	881.74
<b>IV</b>	<b>उपरिव्यय</b>						
	प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय	393.53	408.33	423.68	489.97	406.65	544.01
	प्रारंभिक व्यय राइट ऑफ	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76
	<b>जोड़ - IV</b>	<b>394.29</b>	<b>409.09</b>	<b>424.44</b>	<b>490.73</b>	<b>407.41</b>	<b>544.77</b>
<b>V</b>	<b>परिचालन अधिशेष/घाटा (I) – (II) - (III) - (IV)</b>	1,065.20	180.88	-281.00	1,672.88	615.20	2,410.19
<b>VI</b>	<b>वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)</b>	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>VII</b>	<b>वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)</b>						
	सम्पूर्ण परिसंपत्तियों पर मूल्यहास	0.00	0.00	0.00	22.36	97.02	0.00
<b>VIII</b>	<b>एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)</b>	0.00	0.00	0.00	(-22.36)	(-97.02)	0.00
<b>IX</b>	<b>ब्याज एवं टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)</b>	1,065.20	180.88	-281.00	1,650.52	518.18	2,410.19
<b>X</b>	<b>नियोजित पूंजी</b>	6,983.58	7,010.74	6,749.71	6,876.66	6,528.31	6,040.55
<b>XI</b>	<b>नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ</b>	1,117.37	1,121.72	1,079.95	1,100.27	1,044.53	966.49
<b>XII</b>	<b>क्षमता उपयोगिता</b>	86.67%	80.00%	76.67%	96.67%	60.97%	91.53%
<b>XIII</b>	<b>क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई</b>	1,117.37	1,121.72	1,079.95	1,100.27	1,044.53	966.49
<b>XIV</b>	<b>निवल अधिशेष/(घाटा) (IX)-(XIII)</b>	(-52.17)	(-940.84)	(-1,360.95)	(550.25)	(-526.35)	1,443.70

## अनुबंध II (क)

इंटरनेशनल सीपोटर्स (हल्दिदा) प्राइवेट लिमिटेड  
समग्र टर्मिनल के लिए समेकित लागत विवरण

रु. लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक आंकड़े			नवम्बर, 2013 के इसके संशोधित प्रस्ताव में आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित अनुमान	टीएएफपी द्वारा संशोधित अनुमान				
		2010-11	2011-12	2012-13		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15
	यातायात (लाख टनों में)									
	– विदेशी	25.41	17.85	27.46	24.75	23.38	20.63	34.15	24.75	22.00
	– तटीय	3.59	0.44	0.00	2.75	4.12	6.87	0.00	2.75	5.50
	जोड़	29.00	18.29	27.46	27.50	27.50	27.50	34.15	27.50	27.50
I	कुल परिचालन आय									
	कार्गो प्रहस्तन आय	6873.02	5092.52	7927.85	6322.74	6224.17	6027.03	8221.21	6423.56	6226.41
	पोत संबधित आय	337.63	231.03	380.06	348.53	333.85	301.29	527.99	393.66	365.06
	अन्य आय	2.40	4.11	17.82	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़ - I	7213.05	5327.66	8325.73	6671.27	6558.02	6328.32	8749.20	6817.21	6591.47
II	प्रचालन लागतें (मूल्यहास अतिरिक्त)									
	अनुस्मरण लेबर	168.00	176.40	185.22	194.48	204.21	214.42	194.48	204.21	214.42
	उपस्कर चालन लागत	906.42	913.25	882.59	1069.66	1144.53	1224.65	1138.31	1111.81	1178.52
	रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी	1257.82	889.34	1356.52	1287.48	1260.66	1207.01	1665.34	1545.04	1480.66
	उपस्कर किराया प्रभार	1255.18	944.91	1434.43	1534.84	1642.28	1757.24	1534.84	1626.93	1724.55
	पट्टा किराये	399.58	419.93	441.35	463.87	487.53	512.39	463.86	487.52	512.38
	बीमा	144.54	162.49	153.98	161.85	173.18	185.30	161.85	171.56	181.85
	अन्य व्यय	29.57	24.29	34.94	63.23	65.73	68.41	43.71	37.87	40.14
	जोड़ - II	4161.12	3530.62	4489.03	4775.41	4978.11	5169.41	5202.39	5184.93	5332.52
III	मूल्यहास	888.32	774.43	881.74	888.49	903.49	903.49	888.49	903.49	903.49
IV	उपरिव्यय									
	(i) प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय	489.97	406.65	544.01	582.10	622.85	666.45	564.46	585.68	607.70
	(ii) प्रारंभिक व्यय राइट आफ	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76
	जोड़ - IV	490.73	407.41	544.77	582.86	623.61	667.21	565.22	586.44	608.46
V	परिचालन अधिशेष/घाटा (I) – (II) - (III) - (IV)	1672.88	615.20	2410.19	424.52	52.81	-411.79	2093.11	142.36	-252.99
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	22.36	97.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-22.36	(97.02)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	व्याज एवं टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	1,650.52	518.18	2,410.19	424.52	52.81	(411.79)	2,093.11	142.36	(252.99)
X	नियोजित पूंजी	6,876.66	6,528.31	6,040.55	6234.58	5888.38	4996.47	5209.50	4692.52	3805.24
XI	आरओसीई – अधिकतम स्वीकार्य	1,100.27	1,044.53	966.49	997.53	942.14	799.43	833.52	750.80	608.84
XII	क्षमता उपयोगिता	96.67%	60.97%	91.53%	91.67%	91.67%	91.67%	113.83%	91.67%	91.67%
XIII	आरओसीई समायोजित क्षमता उपयोग के लिए	1,100.27	1,044.53	966.49	997.53	942.14	799.43	833.52	750.80	608.84
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX)-(XIII)	550.25	(526.35)	1,443.70	(573.02)	(889.33)	(1,211.23)	1,259.59	(608.45)	(861.83)
XV	वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए पूर्व अधिशेष का 50 प्रतिशत समायोजित किया जाए		733.80		0.00	0.00	0.00	0.00	142.68	244.60
XVI	कुल अधिशेष/(घाटा)				(573.02)	(889.33)	(1,211.23)	1,259.59	(465.76)	(617.23)
XVII	वर्ष 2013–14 के लिए अधिशेष का 100 प्रतिशत समायोजित किया जाए							(1,259.59)	629.79	629.79

XVIII	अंतिम अधिशेष/(घाटा)							0.00	164.03	12.57
XIX	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में				-8.59%	-13.56%	-19.14%	0.00%	2.41%	0.19%
XX	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में				-13.76%				1.30%	

## अनुबंध-II (ख)

## पोत संबंधित गतिविधि के लिए लागत

रु. लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक आंकड़े				नवम्बर 2013 के इसके संशोधित प्रस्ताव में आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएएसपी द्वारा संशोधित अनुमान	
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	<b>पोत यातायात</b>									
	- विदेशी	99	71	102	98	93	82	136	98	88
	- तटीय	23	3	0	19	28	47	0	19	38
	<b>जोड़</b>	<b>122</b>	<b>74</b>	<b>102</b>	<b>117</b>	<b>121</b>	<b>129</b>	<b>136</b>	<b>117</b>	<b>126</b>
I	<b>प्रचालन आय</b>									
	बर्थ किराया - विदेशी पोत	253.60	194.40	340.58	342.60	325.10	286.70	478.28	338.04	303.55
	बर्थ किराया - तटीय पोत	10.08	1.02	0.00	5.90	8.70	14.60	0.00	5.90	11.80
	अन्य (पार्किंग एवं दोहरी बंकिंग)	73.99	35.65	39.48	0.00	0.00	0.00	49.71	49.71	49.71
	<b>जोड़ - I</b>	<b>337.67</b>	<b>231.07</b>	<b>380.06</b>	<b>348.50</b>	<b>333.80</b>	<b>301.30</b>	<b>527.99</b>	<b>393.66</b>	<b>365.06</b>
II	<b>प्रचालन लागतें (मूल्यहास अतिरिक्त)</b>									
	अनुक्षण लेबर	21.84	22.93	24.08	25.28	26.55	27.87	25.28	26.55	27.87
	उपस्कर चालन लागत	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	उपस्कर किराया प्रभार	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	पट्टा किराये	47.95	50.39	52.96	55.66	58.50	61.49	55.66	58.50	61.49
	बीमा	7.23	8.12	7.70	8.09	8.66	9.27	8.09	8.58	9.09
	अन्य व्यय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	<b>जोड़ - II</b>	<b>77.02</b>	<b>81.44</b>	<b>84.74</b>	<b>89.03</b>	<b>93.71</b>	<b>98.63</b>	<b>89.03</b>	<b>93.63</b>	<b>98.45</b>
III	<b>मूल्यहास</b>	108.54	108.54	108.54	108.54	108.54	108.54	108.54	108.54	108.54
IV	<b>उपरिव्यय</b>									
	(i) प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय	19.60	16.27	21.76	23.28	24.91	26.66	22.58	23.43	24.31
	(ii) प्रारंभिक व्यय राइट आफ	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19
	<b>जोड़ - IV</b>	<b>19.79</b>	<b>16.46</b>	<b>21.95</b>	<b>23.47</b>	<b>25.10</b>	<b>26.85</b>	<b>22.77</b>	<b>23.62</b>	<b>24.50</b>
V	<b>परिचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>132.32</b>	<b>24.63</b>	<b>164.83</b>	<b>127.46</b>	<b>106.45</b>	<b>67.28</b>	<b>307.65</b>	<b>167.87</b>	<b>133.57</b>
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	0.89	3.88	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	(0.89)	(3.88)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	<b>व्याज एवं टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)</b>	<b>131.42</b>	<b>20.75</b>	<b>164.83</b>	<b>127.46</b>	<b>106.45</b>	<b>67.28</b>	<b>307.65</b>	<b>167.87</b>	<b>133.57</b>
X	नियोजित पूंजी	1,676.55	1,187.58	1,048.95	1,220.68	1,112.13	1,003.58	1019.98	886.27	764.31
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाल	268.25	190.01	167.83	195.31	177.94	160.57	163.20	141.80	122.29
XII	क्षमता उपयोगिता	406.67%	246.67%	340.00%	86.67%	80.00%	76.67%	453.33%	390.00%	420.00%
XIII	<b>आरओसीई समायोजित क्षमता उपयोग के लिए</b>	<b>268.25</b>	<b>190.01</b>	<b>167.83</b>	<b>195.31</b>	<b>177.94</b>	<b>160.57</b>	<b>163.20</b>	<b>141.80</b>	<b>122.29</b>

XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX)-(XIII)	(136.83)	(169.26)	(3.00)	(67.85)	(71.49)	(93.29)	144.45	26.06	11.28
XV	वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पूर्व अधिशेष का 50 प्रतिशत समायोजित किया जाए	(154.55)						0.00	(30.05)	(51.52)
XVI	कुल अधिशेष/(घाटा)							144.45	(3.99)	(40.23)
XVII	वर्ष 2013-14 के लिए अधिशेष का 100 प्रतिशत समायोजित किया जाए							(144.45)	72.23	72.23
XVIII	अंतिम अधिशेष/(घाटा)							0.00	68.24	32.00
XIX	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में				-19.47%	-21.42%	-30.96%	0.00%	17.33%	8.76%
XX	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में				23.95%				13.05%	

### अनुबंध-II (ग)

इंटरनेशनल सीपोटर्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड  
कार्गो संबंधित गतिविधि के लिए आय और लागत विवरण

रु. लाखों में

[illegible]



VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	(21.47)	(93.14)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	ब्याज एवं टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	1,519.14	497.47	2,245.36	297.02	(53.68)	(479.07)	1,785.45	(25.51)	(386.56)
X	नियोजित पूंजी	5200.11	5340.73	4991.60	5013.90	4776.25	3992.89	4189.52	3806.25	3040.92
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	832.02	854.52	798.66	802.22	764.20	638.86	670.32	609.00	486.55
XII	क्षमता उपयोगिता	96.67%	60.97%	91.53%	86.67%	80.00%	76.67%	113.83%	91.67%	91.67%
XIII	आरओसीई समायोजित क्षमता उपयोग के लिए	832.02	854.52	798.66	802.22	764.20	638.86	670.32	609.00	486.55
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX)-(XIII)	687.13	(357.05)	1,446.70	(505.20)	(817.880)	(1,117.93)	1,115.13	(634.51)	(873.11)
XV	वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पूर्व अधिशेष का 50 प्रतिशत समायोजित किया जाए		888.39					0.00	172.74	296.13
XVI	कुल अधिशेष/(घाटा)							1,115.13	(461.77)	(576.98)
XVII	वर्ष 2013-14 के लिए अधिशेष का 100 प्रतिशत समायोजित किया जाए							(1,115.13)	557.56	557.56
XVIII	अंतिम अधिशेष/(घाटा)							0.00	95.80	(19.41)
XIX	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में				(7.99%)	(13.14%)	(18.55%)	0.00%	1.49%	(0.31%)
XX	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में				(13.23%)					0.59%

### अनुबंध-II (घ)

इंटरनेशनल सीपोर्ट्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड

कार्गो संबंधित गतिविधि के अधीन ऑनबोर्ड एवं घाटशुल्क की उप गतिविधि के लिए लागत विवरण

रु. लाखों में

क्र.सं.	विवरण	नवम्बर 2013 के इसके संशोधित प्रस्ताव में आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	<b>कार्गो यातायात (लाख टनों में)</b>						
	– विदेशी	24.75	23.38	20.63	34.15	24.75	22.00
	– तटीय	2.75	4.12	6.87	0.00	2.75	5.50
	<b>जोड़</b>	<b>27.50</b>	<b>27.50</b>	<b>27.50</b>	<b>34.15</b>	<b>27.50</b>	<b>27.50</b>
<b>I</b>	<b>प्रचालन आय</b>	<b>2576.11</b>	<b>2527.79</b>	<b>2431.13</b>	<b>3361.46</b>	<b>2610.39</b>	<b>2513.73</b>
<b>II</b>	<b>प्रचालन लागतें (मूल्यहास अतिरिक्त)</b>						
	अनुसंधान लेबर	58.34	61.26	64.32	58.34	61.26	64.32
	उपस्कर चालन लागत	427.86	457.81	489.86	455.32	444.72	471.42
	रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी	643.74	630.33	603.51	832.66	772.52	740.33
	उपस्कर किराया प्रसार	690.68	739.03	790.76	690.68	732.12	776.05
	पट्टा किराये	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	बीमा	64.74	69.27	74.12	64.74	68.62	72.74
	अन्य व्यय	20.87	21.69	22.57	14.42	12.50	13.25
	<b>जोड़ - II</b>	<b>1906.23</b>	<b>1979.39</b>	<b>2045.14</b>	<b>2116.16</b>	<b>2091.74</b>	<b>2138.11</b>
<b>III</b>	<b>मूल्यहास</b>	<b>210.59</b>	<b>214.64</b>	<b>214.64</b>	<b>210.59</b>	<b>214.64</b>	<b>214.64</b>
<b>IV</b>	<b>उपरिव्यय</b>						
	(i) प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय	244.48	261.60	279.91	237.08	245.99	255.22
	(ii) प्रारंभिक व्यय राइट आफ	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19
	<b>जोड़ - IV</b>	<b>244.67</b>	<b>261.79</b>	<b>280.10</b>	<b>237.27</b>	<b>246.18</b>	<b>255.41</b>
<b>V</b>	<b>परिचालन अधिशेष/घाटा (I) – (II) - (III) - (IV)</b>	<b>214.62</b>	<b>71.97</b>	<b>-108.75</b>	<b>797.44</b>	<b>57.83</b>	<b>-94.43</b>
<b>VI</b>	<b>वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>

VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	व्याज एवं टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	214.62	71.97	(108.75)	797.44	57.83	(94.43)
X	नियोजित पूंजी	1371.98	1289.56	1078.05	1131.17	1027.69	821.05
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलब्ध	219.52	206.33	172.49	180.99	164.43	131.37
XII	क्षमता उपयोगिता	86.67%	80.00%	76.67%	113.83%	91.67%	91.67%
XIII	आरजोसीई समायोजित क्षमता उपयोग के लिए	219.52	206.33	172.49	180.99	164.43	131.37
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX)-(XIII)	(4.89)	(134.36)	(281.24)	616.45	(106.60)	(225.80)
XV	वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पूर्व अधिशेष का 50 प्रतिशत समायोजित किया जाए	0.00	0.00	0.00	0.00	70.23	120.40
XVI	कुल अधिशेष/(घाटा)	0.00	0.00	0.00	616.45	-36.37	-105.41
XVII	वर्ष 2013-14 के लिए अधिशेष का 100 प्रतिशत समायोजित किया जाए	0.00	0.00	0.00	-616.45	308.23	308.23
XVIII	अंतिम अधिशेष/(घाटा)	-4.89	-134.36	-281.24	0.00	271.86	202.82
XIX	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	-0.19%	-5.32%	-11.57%	0.00%	10.41%	8.07%
XX	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में		-5.69%				9.24%

अनुबंध II (ड.)

इंटरनेशनल सीपोटर्स (हल्डिया) प्राइवेट लिमिटेड  
कार्गो संबंधित गतिविधि के अधीन तट प्रहस्तन की उप गतिविधि के लिए लागत विवरण

रु. लाखों में

क्र.सं.	विवरण	नवम्बर 2013 के इसके संशोधित प्रस्ताव में आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	कार्गो यातायात (लाख टनों में)						
	- विदेशी	24.75	23.38	20.63	34.15	24.75	22.00
	- तटीय	2.75	4.12	6.87	0.00	2.75	5.50
	जोड़	27.50	27.50	27.50	34.15	27.50	5.50
I	कुल प्रचालन आय	2660.45	2610.20	2509.72	3469.68	2693.72	2593.23
II	प्रचालन लागतें (मूल्यहास अतिरिक्त)						
	अनुरक्षण लेबर	87.52	91.89	96.49	87.52	91.89	96.49
	उपस्कर चालन लागत	427.86	457.81	489.86	455.32	444.72	471.41
	सॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी	321.87	315.16	301.75	416.33	386.26	370.16
	उपस्कर किराया प्रभार	613.94	656.91	702.90	613.94	650.77	689.82
	पट्टा किराये	361.82	380.27	399.66	361.81	380.25	399.66
	बीमा	72.83	77.93	83.39	72.83	77.20	81.83
	अन्य व्यय	21.50	22.35	23.26	14.86	12.88	13.65
	जोड़ - II	1907.34	2002.32	2097.31	2022.61	2043.97	2123.02
III	मूल्यहास	491.37	500.82	500.82	491.37	500.83	500.82
IV	उपरिव्यय						
	(i) प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय	232.84	249.14	266.58	225.78	234.27	243.08
	(ii) प्रारंभिक व्यय राइट ऑफ	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19
	जोड़ - IV	233.03	249.33	266.77	225.97	234.46	243.27
V	परिचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	28.71	-142.27	-355.18	729.73	-85.54	-273.88
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	व्याज एवं टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	28.71	(142.27)	(355.18)	729.73	(85.54)	(273.88)

X	नियोजित पूंजी	3140.53	3009.04	2515.52	2639.40	2397.94	1915.78
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाल	502.48	481.45	402.48	422.30	383.67	306.53
XII	क्षमता उपयोगिता	86.67%	80.00%	76.67%	113.83%	91.67%	18.33%
XIII	आरखोसीई समायोजित क्षमता उपयोग के लिए	502.48	481.45	402.48	422.30	383.67	306.53
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX)-(XIII)	(473.78)	(623.72)	(757.66)	307.43	(469.21)	(580.41)
XV	वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पूर्व अधिशेष का 50 प्रतिशत समायोजित किया जाए	0.00	0.00	0.00	0.00	72.48	124.24
XVI	कुल अधिशेष/(घाटा)	0.00	0.00	0.00	307.43	-396.74	-456.16
XVII	वर्ष 2013-14 के लिए अधिशेष का 100 प्रतिशत समायोजित किया जाए	0.00	0.00	0.00	(307.43)	153.72	153.72
XVIII	अंतिम अधिशेष/(घाटा)	(473.78)	(623.72)	(757.66)	0.00	(243.02)	(302.45)
XIX	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	-17.81%	-23.90%	-30.19%	0.00%	-9.02%	-11.66%
XX	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	-23.96%				-10.34%	

## अनुबंध II (च)

इंटरनेशनल सीपोटर्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड  
कार्गो संबंधित गतिविधि के अधीन डिलीवरी तथा लदाई की उप गतिविधि के लिए लागत विवरण

रु. लाखों में

क्र.सं.	विवरण	नवम्बर 2013 के इसके संशोधित प्रस्ताव में आईएसएचबीएल द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	<b>कार्गो यातायात (लाख टनों में)</b>						
	- विदेशी	24.75	23.38	20.63	34.15	24.75	22.00
	- तटीय	2.75	4.12	6.87	0.00	2.75	5.50
	<b>जोड़</b>	<b>27.50</b>	<b>27.50</b>	<b>27.50</b>	<b>34.15</b>	<b>27.50</b>	<b>5.50</b>
I	<b>कुल प्रचालन आय</b>	<b>1086.18</b>	<b>1086.18</b>	<b>1086.18</b>	<b>1390.07</b>	<b>1119.45</b>	<b>1119.45</b>
II	<b>प्रचालन लागतें (मूल्यहास अतिरिक्त)</b>						
	अनुरक्षण लेबर	23.34	24.50	25.73	23.34	24.50	25.73
	उपस्कर चालन लागत	213.93	228.91	244.93	227.66	222.36	235.70
	रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी	321.87	315.16	301.75	416.33	386.26	370.16
	उपस्कर किराया प्रभार	230.23	246.34	263.59	230.23	244.04	258.68
	पट्टा किराये	46.39	48.75	51.24	46.39	48.75	51.24
	बौमा	16.19	17.32	18.53	16.19	17.16	18.19
	अन्य व्यय	20.87	21.69	22.57	14.42	12.50	13.25
	<b>जोड़ - II</b>	<b>872.82</b>	<b>902.67</b>	<b>928.34</b>	<b>974.56</b>	<b>955.57</b>	<b>972.95</b>
III	<b>मूल्यहास</b>	<b>78.00</b>	<b>79.50</b>	<b>79.50</b>	<b>78.00</b>	<b>79.50</b>	<b>79.50</b>
IV	<b>उपरिव्यय</b>						
	(i) प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय	81.49	87.20	93.30	79.02	82.00	85.08
	(ii) प्रारंभिक व्यय राइट ऑफ	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19
	<b>जोड़ - IV</b>	<b>81.68</b>	<b>87.39</b>	<b>93.49</b>	<b>79.21</b>	<b>82.19</b>	<b>85.27</b>
V	<b>परिचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>53.68</b>	<b>16.62</b>	<b>-15.15</b>	<b>258.30</b>	<b>2.19</b>	<b>-18.27</b>
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	<b>व्याज एवं टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)</b>	<b>53.68</b>	<b>16.62</b>	<b>(15.15)</b>	<b>258.30</b>	<b>2.19</b>	<b>-18.27</b>
X	नियोजित पूंजी	501.39	477.62	399.29	418.95	380.63	304.09

<b>XI</b>	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाल	80.22	76.42	63.89	67.03	60.90	48.65
<b>XII</b>	क्षमता उपयोगिता	86.67%	80.00%	76.67%	113.83%	91.67%	18.33%
<b>XIII</b>	आरओसीई समायोजित क्षमता उपयोग के लिए	80.22	76.42	63.89	67.03	60.90	48.65
<b>XIV</b>	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX)-(XIII)	-26.54	-59.80	-79.04	191.27	-58.71	-66.92
<b>XV</b>	वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पूर्व अधिशेष का 50 प्रतिशत समायोजित किया जाए	0.00	0.00	0.00	0.00	30.04	51.49
<b>XVI</b>	कुल अधिशेष/(घाटा)	0.00	0.00	0.00	191.27	(28.67)	(15.43)
<b>XVII</b>	वर्ष 2013-14 के लिए अधिशेष का 100 प्रतिशत समायोजित किया जाए	0.00	0.00	0.00	-191.27	95.63	95.63
<b>XVIII</b>	अंतिम अधिशेष/(घाटा)	-26.54	-59.80	-79.04	0.00	66.96	80.21
<b>XIX</b>	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	-2.44%	-5.51%	-7.28%	0.00%	5.98%	7.16%
<b>XX</b>	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में	-5.08%			6.57%		

### अनुबंध - III

## इंटरनेशनल सीपोर्ट (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड

### दरमान

#### भाग I – सामान्य

##### 1.1. परिभाषाएं –

इस दरमान में जब तक संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करें, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :

- (i) **“प्राधिकृत प्रतिनिधि”** का अभिप्राय कर्मचारी अथवा ग्राहक/बर्थ प्रयोक्ता के एजेंट और आईएसएचपीएल से है जिन्हें, अन्य पक्ष को लिखित सूचना के माध्यम से, अनुवीक्षण, सहयोग और उनके तत्संबंधी पक्षों के निष्पादन के लिए निर्देश देने हेतु सय-समय पर मनोनीत किया जाता है।
  - (ii) **“बर्थ”** का अभिप्राय हल्दिया गोदी परिसर, कोलकाता पत्तन न्यास में बर्थ सं. 4क और बैकअप क्षेत्र से है।
  - (iii) **“कन्वेयर प्रणाली”** का अभिप्राय बर्थ से स्टैकयार्ड और वैगन लोडर तक विस्तारित बैल्ट कन्वेयरों की श्रृंखला से है।
  - (iv) **“ड्रॉफ्ट”** का अभिप्राय एचडीसी में दिन-प्रति-दिन आधार पर प्रचलित ड्राफ्ट से है।
  - (v) **“हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी)”** का अभिप्राय हल्दिया में तेल जेट्टी, अन्य जेट्टियां, घाटों और बर्थों तथा हल्दिया लंगरगाह में रीवर मूरिंग से होगा।
  - (vi) **“मीट्रिक टन”** का अभिप्राय 2,204.263 पौंड अथवा 1,000 किलोग्राम भार से है।
  - (vii) **“पत्तन”** का अभिप्राय ‘कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी)’ और निगमित सत्ता से है और इसमें कोलकाता गोदी प्रणाली और हल्दिया गोदी परिसर शामिल है।
  - (viii) **“टर्मिनल प्रयोक्ता”** का अभिप्राय कार्गो का आयात और/अथवा निर्यात करने के लिए आईएसएचपीएल द्वारा परिचालित टर्मिनल में सुविधाएं प्राप्त करने वाले किसी आयातक अथवा निर्यातक से है।
  - (ix) **“आईएसएचपीएल”** का अभिप्राय इंटरनेशनल सीपोर्ट (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड, जिसका पंजीकृत कार्यालय फ्लैट सं. 27, 5वीं मंजिल, 105, पार्क स्ट्रीट, कोहिनूर बिल्डिंग, कोलकाता-700 016 में है और भारत के कानून के तहत निगमित एक विशेष प्रयोजन कम्पनी (एसपीवी) है, इसके उत्तराधिकारियों और अनुमत्त भागीदारों से है जिन्हें कोलकाता पत्तन न्यास के हल्दिया गोदी परिसर में बर्थ सं. 4क के निर्माण, प्रचालन, प्रबंधन और अनुसंधान के लिए लाइसेंस प्रदान किया गया है।
  - (x) **“आईएसएचपीएल परिसर”** का अभिप्राय कोलकाता पत्तन न्यास के साथ किए गए लाइसेंस करार के अधीन आबंटित बैकअप क्षेत्र सहित आईएसएचपीएल लाइसेंसशुदा क्षेत्र से है।
  - (xi) **“तटीय पोत”** का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
  - (xii) **“विदेशगामी पोत”** का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा।
  - (xiii) **“दिवस”** की गणना प्रातः 6:00 बजे से अगले दिन प्रातः 6:00 बजे समाप्त अवधि के रूप में की जाएगी।
  - (xiv) **“मौसम कार्य दिवस (डब्ल्यूडब्ल्यूडी)”** का अभिप्राय पत्तन अवकाश दिवसों और सीमाशुल्क अवकाश दिवसों के अलावा प्रत्येक आठ घंटे की तीन पारियों को शामिल करते हुए रविवार के माध्यम से सोमवार से है।
  - (xv) **“सप्ताह”** का अभिप्राय अवकाश दिवसों सहित 7 सतत केलेंडर दिवसों से होगा।
  - (xvi) **“माह”** का अभिप्राय अवकाश दिवसों सहित 30 सतत केलेंडर दिवसों, अन्यथा विनिर्दिष्ट के अलावा, से होगा।
  - (xvii) **“शट आउट”** कार्गो का अभिप्राय आईएसएचपीएल टर्मिनल में पड़े ऐसे निर्यात कार्गो से होगा जिसका पोत पर ऑन-बोर्ड नौभरण नहीं किया गया जिसके लिए यह आईएसएचपीएल परिसर में प्राप्त हुआ था।
- ##### 1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें
- (i) आईएसएचपीएल की सीमाओं के अन्दर उतारी गई सामग्रियां आयात आवेदन पर परिगणित की जाएंगी और प्रभार/शुल्क सामग्रियों को हटाए जाने से पहले अदा करने होंगे।
  - (ii) नौभरण के लिए लाई गई सभी सामग्रियां निर्यात आवेदन पर परिगणित की जाएंगी और सांविधिक प्रभार सामग्रियों के नौभरण से पहले अदा किए जाएंगे।

- (iii) (क) पोत की स्थिति, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी' श्रेणी में वर्गीकृत करने का निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी। तदनुरूपी पोत संबंधी प्रभार ऐसे प्रभार की स्थिति के समय पोत की स्थिति के आधार पर लागू किए जाएंगे।
- (ख) सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क रूपांतरण आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
- (ग) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय समुद्र यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
- (घ) ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें पोत द्वारा सामग्रियों का लदान करने के समय से लदान करने वाला पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (ङ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो की उतराई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभार्य होगी और उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (च) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने हेतु किसी अन्य दस्तावेज़ की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iv) पोत संबंधी प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर लगाए जाएंगे। जहां भी दरें अमेरिकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित हैं, वहां प्रभार भारतीय स्टेट बैंक द्वारा अधिसूचित बाज़ार क्रय दर पर अमेरिकी मुद्रा के उसके समतुल्य भारतीय रूप में रूपांतरण के बाद भारतीय रूप में वसूल की जाएंगी। पोत के पत्तन सीमा में प्रवेश का दिन ऐसे रूपांतरण का दिन माना जाएगा।
- (v) पोतों के आईएसएचपीएल में तीस दिन से अधिक के लिए रुकने के मामले में पोतों के आगमन की तारीख से 30 दिन में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में संभावित रूप से परिवर्तित होगा।
- (vi) वापसी राशि रु० 100 अथवा अधिक होने पर ही वापसी राशि दी जाएगी अन्यथा नहीं।
- (vii) देयताओं के परिकलन के प्रयोजन से, इकाई भार 1 मी.ट. अथवा 1,000 किलोग्राम होगा। मी.ट. के दशमलव को निकटतम मी.ट. में पूर्णांकित किया जाएगा।
- (viii) किसी भी एक मद के कुल भार अथवा मात्रा अथवा क्षमता द्वारा माप परिकलित करते हुए, 0.5 तक के दशमलव को 0.5 इकाई लिया जाएगा और 0.5 और अधिक के दशमलव को एक इकाई माना जाएगा, उसे छोड़कर जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो।
- (ix) विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज :
- (क) प्रयोक्ता को इस दरमान के अधीन किसी प्रभार के विलंबित भुगतानों पर 16.75 प्रतिशत की वार्षिक दर पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा।
- (ख) इसी प्रकार, आईएसएचपीएल को विलंबित वापसियों पर 16.75 प्रतिशत की वार्षिक दर पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा।
- (ग) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब को आईएसएचपीएल द्वारा बिल देने की तारीख से 10 दिनों बाद ही गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान सेवाएं लेने के पूर्व किया जाता है जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम में विनिर्दिष्ट किया गया है और/अथवा जहां इस दरमान में अग्रिम रूप में प्रभारों का भुगतान निर्धारित किया जाता है।
- (घ) वापसियों में विलंब की गिनती सेवाओं को पूरा करने की तारीख से केवल 20 दिनों तक अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों को प्रस्तुत करने, इनमें से जो भी बाद में हो, से की जाएगी।
- (x) निकाले गए सभी प्रभारों को प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्च रूप तक पूर्णांकित किया जाएगा।
- (xi) (क) सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार अन्य पोतों के तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत (अथवा ऐसा प्रतिशत जो समय-समय पर भारत सरकार की अधिसूचनाओं के अनुसार संशोधित किया जा सकता है) से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख) सभी तटीय कार्गो, ताप कोयले के अलावा, पीओएल कच्चे तेल सहित, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं के लिए कार्गो संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो संबंधी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे।
- (ग) कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-घाट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभार घाटशुल्क सहित, पर प्रभार्य होंगी।
- (घ) इस रियायत के प्रयोजन के लिए, भारतीय पत्तन 'ख' के लिए अनुवर्ती पोतांतरण हेतु भारतीय पत्तन 'क' में विदेशी पत्तन से पहुंचने वाला कार्गो भी इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक प्रभारों के लिए पात्र होगा। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन किए जाने के लिए अनुमत्त पोतों द्वारा कार्गो को भारतीय पत्तनों से/भारतीय पत्तनों को लाने-ले-जाने पर यह रियायत दी जाएगी।
- (ङ) तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के लिए भारतीय रूपों में मूल्यवर्गित और वसूल किए जाएंगे।
- (xii) प्रयोक्ताओं को आईएसएचपीएल पर आरोप्य कारणों से होने वाले विलंबों के लिए प्रभारों की अदायगी नहीं करनी होगी।
- (xiii) (क) जब भी सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क अधिसूचित दरमान में उपलब्ध नहीं हो तो पत्तन एक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।
- (ख) प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ ही साथ, प्रस्तावित दर तब तक तदर्थ आधार पर वसूल की जा सकती है जब तक दर अंततः अधिसूचित नहीं हो जाए।
- (ग) अंतरिम अवधि में लागू की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं/कार्गो के लिए वर्तमान अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर व्युत्पन्न अवश्य की जाए; और, इसपर पत्तन/टर्मिनल और संबद्ध प्रयोक्ता(ओं) में परस्पर सहमति आवश्यक है।
- (घ) टीएएमपी द्वारा निर्धारित अंतिम दर साधारणतः केवल भावी रूप में लागू होगी। तदर्थ रूप में अंगीकृत दर को ऐसे ही मान्यता दी जाएगी बशर्ते यह अधिक पाई जाए और पूर्वव्यापी प्रभाव से कुछ संशोधन किए जाने की आवश्यकता हो।
- (xiv) सर्वेक्षण/जॉच सेवाओं में ऑनलाइन नमूना प्राप्त करना, उतराई और लदाई दोनों समय नमी का विश्लेषण और रिपोर्ट प्रस्तुत करना शामिल होगा।

## भाग II – पोत संबंधी प्रभार

### खंड क – पत्तन देयताएं और खंड ख – दुलाई और पाइलटेज

2.1. ये सेवाएं आईएसएचपीएल के बर्थ सं. 4क, हल्दिया गोदी परिसर में प्रवेश करने वाले पोतों को कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा प्रदान की जाएंगी। इन सेवाओं के प्रभार, जो केओपीटी के प्रभावी दरमान में दिए गए हैं, जलयान स्वामियों/पोत एजेंटों द्वारा सीधे केओपीटी को देय होंगे।

**खंड ग – बर्थ किराया प्रभार**

2.2. बर्थ सं. 4 में बर्थ किराया प्रभार पोत के मास्टरों/स्वामियों/एजेंटों द्वारा आईएसएचपीएल को निम्नलिखित विनिर्दिष्ट दरों पर देय होंगे :

विवरण	इकाई दर प्रति जीआरटी/प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपये)
बर्थ 4 क	0.0028	0.0743

**बर्थ किराये से संबंधित सामान्य टिप्पणियाँ :**

- (i) देय न्यूनतम बर्थ किराया विदेशगामी पोतों के मामले में 280 अमेरिकी डॉलर और तटीय पोतों के मामले में ₹0 7430/- है।
- (ii) एक घंटे की अवधि, जिसमें पोत अपनी प्रस्थिति बदलता है, के लिए बर्थ किराया 1 घंटे की अवधि के प्रासंगिक प्रखंड के प्रारंभ में पोत की प्रस्थिति के आधार पर वसूल किया जा सकता है।
- (iii) बर्थ किराया पोत के बर्थ अधिग्रहण करने से लेकर बर्थ को छोड़ने तक के समय के लिए प्रभार्य होगा।
- (iv) जब कभी कोई पोत बर्थ का अधिग्रहण करते समय दूसरे पोत पर दोगुना/तीन गुणा चढ़ाया जाता है तो ऐसे पोत से, जिसपर ऐसा दोगुना/तीन गुणा माल चढ़ाया गया है, ऊपर विनिर्दिष्ट बर्थ किराया प्रभारों के 50 प्रतिशत की दर से वसूली की जाएगी बशर्ते पोत बिना-कार्यगत स्थिति में हो।
- (v) (क). नौचालन के लिए अपने तैयार होने का संकेत देने के समय से 4 घंटे की समाप्ति के पश्चात् पोत पर कोई बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा।  
(ख). बर्थ किराया बंद होने के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय-सीमा में अनुकूल ज्वार-भाटा स्थितियों की कमी, खराब मौसम और रात्रि नौचालन की कमी के कारण पोत की प्रतीक्षा अवधि शामिल नहीं होगी।  
(ग). पोत का मास्टर/एजेंट केवल अनुकूल ज्वार-भाटा और मौसम स्थितियों के अनुसार ही प्रस्थान के लिए तैयार होने का आईएसएचपीएल और एचडीसी को संकेत देगा।  
(घ). गलत संकेत देने पर एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के बराबर दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा।  
“गलत संकेत” तब माना जाएगा, जब कोई जलयान तैयार होने का संकेत दे देता है और अनुमान से पाइलट की मांग कर देता है, जबकि वह पोत इंजन के तैयार न होने या कार्गो प्रचालन पूरा न होने या पोत पर आरोप्य किसी अन्य कारण से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। इसमें तैयारी का वह संकेत शामिल नहीं है, जब कोई जलयान प्रतिकूल ज्वारभाटा, रात्रि नौचालन की कमी या खराब मौसम स्थितियों के कारण प्रस्थान नहीं कर पाता है।”
- (vi) यदि कोई पोत आईएसएचपीएल में आईएसएचपीएल उपस्कर की अनुपलब्धता अथवा खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा आईएसएचपीएल पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय खड़ा होता है तो पोत की निष्क्रियता अवधि के दौरान प्रोद्भूत बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत दी जाएगी।

**2.3. दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार**

2.3.1. खंड 2.5 में दिए गए मानकों के अनुसार बर्थ अधिग्रहणता से अधिक समय तक रुकने पर दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार देय होगा, यदि पोत पर आरोप्य कारणों किन्हीं कारणों से मानकों को प्राप्त नहीं किया जा सकता है।

2.3.2. फलकों को बंद करने/ड्राफ्ट सर्वेक्षण की अपेक्षा वाले पोतों को प्रचालन कार्य पूरा करने के पश्चात् चार घंटों तक बिना कोई दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाए बर्थ के अधिग्रहण की अनुमति होगी।

2.4. **दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार**, अति-विराम की अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराये के अलावा, नीचे निर्धारित दरों पर प्रभार्य होगा :

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा	
		विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रुपयों में)
(i)	6 घंटे तक	0.0050	0.1338
(ii)	6 घंटों से अधिक और 12 घंटों तक	0.0100	0.2676
(iii)	12 घंटों से अधिक और 18 घंटों तक	0.0200	0.5352
(iv)	18 घंटों से अधिक प्रतिदिन अथवा उसका भाग	0.0400	1.0704

**2.5. वस्तु-वार प्रतिदिन आउटपुट दरें :**

क्र.सं.	नाम (मी.ट.)	आउटपुट प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी (मी.ट. में)
(i).	कोकिंग कोयला	14000

**टिप्पणी:** उपर्युक्त आउटपुट दो कार्य-योग्य हैंचों अथवा यथानुपात, जो भी कम हो, पर आधारित है।

**भाग III – कार्गो संबंधी प्रभार****खंड क – जनशक्ति और मोबाइल उपस्कर की आपूर्ति**

3.1. ये प्रभार कार्गो के आयातक/निर्यातक द्वारा आईएसएचपीएल को कार्गो के ड्राफ्ट सर्वेक्षण मात्रा पर जन-शक्ति और पोत के अन्दर मोबाइल उपस्कर की आपूर्ति के लिए नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर देय होंगे :

क्र.सं.	घटक का विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन (रु०)	
		विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
(i).	कोकिंग कोयला	9.57	5.74

**टिप्पणियाँ :**

प्रसारित किए जाने वाले भार का परिकलन पोत के आगमन और कार्गो की उतराई/नौभरण के पूरा होने पर ड्राफ्ट सर्वेक्षण भार के आधार पर किया जाएगा।

**खंड ख – घाटशुल्क प्रभार**

3.2. घाटशुल्क प्रभार कार्गो के आयातक/निर्यातक द्वारा आईएसएचपीएल को कार्गो के ड्राफ्ट सर्वेक्षण मात्रा पर नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर देय होंगे, और दूसरे स्थानांतरण बिंदु (टीपी-2) तक कार्गो का स्थानांतरण शामिल होगा, अर्थात्,

- (i). पोत से बर्थ कार्गो की उतराई अथवा विलोमत;
- (ii). बर्थ से टीपी-2 तक अथवा विलोमत: कार्गो का संचलन, और
- (iii). निकासी प्रभार
- (iv). धूल निवारण सेवाएं, जहां कहीं आवश्यक हों और प्रदान की गई हों।

क्र.सं.	घटक का विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए)	
		विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
(i).	कोकिंग कोयला	78.30	46.98

**टिप्पणियाँ :**

प्रसारित किए जाने वाले भार का परिकलन पोत के आगमन और कार्गो की उतराई/नौभरण के पूरा होने पर ड्राफ्ट सर्वेक्षण भार के आधार पर किया जाएगा।

**खंड ग – समुद्रतट प्रहस्तन प्रभार**

3.3. समुद्रतट प्रहस्तन प्रभार आयातक/निर्यातक द्वारा आईएसएचपीएल को कार्गो के ड्राफ्ट सर्वेक्षण मात्रा पर नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर देय होंगे और इनमें शामिल होंगे :

- (i). टीपी-2 से आईएसएचपीएल परिसर में स्टैकयार्ड में ले जाना।
- (ii). मिश्रण एवं मिलावट से बचने के लिए स्टैकर और रिक्लेमर तथा अन्य मोबाइल उपकरणों की मदद से उसका चट्टा लगाना।
- (iii). कार्गो का ढेर लगाना, डोजिंग, बरसात के दौरान फिसलने और हवा के दौरान उड़ने से बचाने के लिए कार्गो को ढकना, अधिक कार्गो व्यवस्थित करने के लिए अतिरिक्त डोजिंग और वैगन की लदाई करते समय डोजिंग, पोत से स्टैक यार्ड और पारवहन गिराने के शुल्क की वसूली, जल छिड़काव सफाई प्रणाली, विभिन्न प्लेटफार्म में ग्रेड-वार कार्गो रखना, लगातार अनुरक्षण के साथ सही कार्य स्थिति में ड्रेनेज प्रणाली बनाए रखना।

क्र.सं.	वस्तु का विवरण	आयात/निर्यात के लिए दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए)	
		विदेशी	तटीय
(i).	कोकिंग कोयला	91.35	54.81

**टिप्पणियाँ :**

प्रसारित किए जाने वाले भार का परिकलन पोत के आगमन और कार्गो की उतराई/नौभरण के पूरा होने पर ड्राफ्ट सर्वेक्षण भार के आधार पर किया जाएगा।

**खंड-घ – सुपुर्दगी प्रभार**

3.4.1. अभियांत्रिकी वैगन लदाई प्रणाली द्वारा कार्गो की सुपुर्दगी के लिए प्रभार, कार्गो की ड्राफ्ट सर्वेक्षण मात्रा पर, नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर आयातक/निर्यातक द्वारा आईएसएचपीएल को देय होंगे।

3.4.2. सुपुर्दगी प्रभारों में शामिल होंगे :

- (i). स्टैकर और पुनरावर्तक द्वारा आईएसएचपीएल परिसर के भीतर स्टैक यार्ड से पुनरावर्तन कार्गो।
- (ii). वैगन की वहन क्षमता के अनुसार लदाई को सही व्यवस्थित करने के लिए, वैगन लोडर के माध्यम से अथवा पे लोडरों द्वारा, वैगन में ले जाना और लदाई।
- (iii). विभिन्न संयंत्र गंतव्य के लिए ग्रेड के अनुसार और आवश्यकता के अनुसार कार्गो की लदाई।

क्र.सं.	वस्तु का विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए)
(i).	कोकिंग कोयला	30.45

3.5.1. परंपरागत तरीके से लदान ट्रकों द्वारा कार्गो की सुपुर्दगी के लिए प्रभार कार्गो की ड्राफ्ट सर्वेक्षण मात्रा पर, नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर आयातक/निर्यातक द्वारा आईएसएचपीएल को देय होंगे।

3.5.2. सुपुर्दगी प्रभारों में शामिल होंगे :

- (i). फ्रंट-एंड लोडर द्वारा आईएसएचपीएल परिसर के भीतर स्टैक यार्ड से पुनरावर्तन।
- (ii). ट्रक की वहन क्षमता के अनुसार लदाई को सही व्यवस्थित करने के लिए फ्रंट-एंड लोडर के माध्यम से ट्रकों में लदाई।
- (iii). ग्रेड और संयंत्र साइट आवश्यकता के अनुसार लदाई।

क्र.सं.	वस्तु का विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए)
(i).	कोकिंग कोयला	17.40

**खंड ड – भूमि किराया/भंडारण प्रभार**

3.6. निर्यात/दिर्गामी और/अथवा आयात/अन्तर्गामी प्रहस्तन के लिए आईएसएचपीएल बर्थ सं. 4क में प्राप्त होने वाले सभी कार्गो आईएसएचपीएल परिसर में स्टैकयार्ड में भंडारित किए जाएंगे। आईएसएचपीएल परिसर में स्टैकयार्ड के लिए भंडारण प्रभार/भूमि किराये निम्नवत् प्रभाय होंगे :

क्र.सं.	वस्तु का विवरण	शेष कार्गो के लिए 21वें दिन के बाद की अवधि के लिए दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए)
(i).	कोकिंग कोयला	43.50

**टिप्पणियाँ :**

- (i). आयात के मामले में पोत के कार्गो को पूर्णतः उतारे जाने के पश्चात और निर्यात के मामले में आईएसएचपीएल परिसर में यार्ड में कार्गो के पहुंचने की तारीख के पश्चात इक्कीस दिन के निःशुल्क दिवस स्वीकार्य होंगे।
- (ii). निःशुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अवकाश दिवसों और पत्तन/आईएसएचपीएल के बर्थ अकार्य दिवसों को शामिल नहीं किया जाएगा।
- (iii). निर्धारित निःशुल्क दिवसों से अधिक कार्गो को रखने पर भूमि किराया/भंडारण प्रभार रविवारों, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन/आईएसएचपीएल के गैर-परिचालन दिवसों सहित सभी दिनों के लिए देय होंगे।

**खंड च – विविध (वैकल्पिक सेवाएं)**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए)
(i).	खाली और लदे हुए गतिशील धर्म कांटे के भारतोलन प्रभार, भारतोलन प्रमाणपत्र सहित	5/-
(ii).	कार्गो की लदाई, उतराई और पुनः चढ़ा लगाना	20/-
(iii).	लदे हुए बैगनों का बैगन-वार/रैक-वार फोटोग्राफ लेना, सीडी में बदलना और 2 सीडी की आपूर्ति	100/- प्रति बैगन
(iv).	साइडिंग प्रभार	5/-
(v).	घाटे को कम करने के लिए रिट्राइविंग कार्गो जो कन्वेयर प्रणाली/स्टैक यार्ड में अंतरण के लिए स्पिल्स ओवर किया गया है	5/-
(vi).	प्राप्ति और परेषण कार्गो का ऑनलाइन सैम्पल लेना तथा नमी विश्लेषण के लिए प्रभार	5/-
(vii).	ट्रिमिंग, सफाई, लेबल लगाना तथा नीम्बू छिड़कना सहित, बर्थ सं. 4क के माध्यम से रेलबद्ध कार्गो के लिए परेषण संबंधित सेवाएं	10/-
(viii).	अनुमोदित सवैक्षक द्वारा स्टॉक का तिमाही सवैक्षण	3/-

**भाग IV – अन्य सेवाएं के लिए प्रभार****4.1. आगंतुक प्रवेश पत्र :**

	वार्षिक	मासिक	दैनिक
(क). प्रति आवेदन	रु0 200	रु0 50	रु0 20
(ख). प्रति बदलाव	रु0 50	रु0 50	रु0 20

**4.2. वाहन प्रवेश पत्र**

(कार्गो की सुपुर्दगी/प्रेषण के लिए टर्मिनल में प्रवेश करने वाले वाहनों से भिन्न अन्य वाहन) रु0 75 प्रति प्रवेश

**4.3. फोटोग्राफी :**

- (i). फिल्म बनाना और फोटोग्राफी रु0 8500 प्रति दिन
- (ii). क्रूज और अन्य का फोटोग्राफ लेना रु0 225 प्रति दिन
- (iii). विडियो-ग्राफी (प्रचालन गतिविधियों संबंधी) रु0 2500 प्रति दिन

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 1st August, 2014

**No. TAMP/72/2012-ISHPL.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the International Seaports (Haldia) Private Limited (ISHPL) for review of its Scale of Rates at Berth No.4A, Haldia Dock Complex of Kolkata Port Trust as in the Order appended hereto.

### Tariff Authority for Major Ports Case No. TAMP/72/2012-ISHPL

**International Seaports (Haldia) Pvt. Ltd.**

.....Applicant

**QUORUM:**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. C.B. Singh, Member (Economic)



**ORDER**

(Passed on this 4th day of July 2014)

This case relates to the proposal received from International Seaports (Haldia) Pvt. Ltd. (ISHPL), a BOT operator operating berth No.4A of the Haldia Dock Complex (HDC) of Kolkata Port Trust (KOPT), for general revision of its Scale of Rates.

2. The existing Scale of Rates (SOR) of the ISHPL was last revised vide Order dated 19 January, 2011 with a tariff validity upto 31 March 2013. This Order was notified in the Gazette of India on 06 April, 2011 vide Gazette no. 74. Vide the said Order, this Authority had granted an increase of 11% in the then existing berth hire charges and had maintained status quo in the rates of other tariff items.

3.1. In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trust Act, 1963, this Authority had passed a Common Order in September 2008 refining/ clarifying certain areas of the approach/ practice followed in tariff setting exercise of major port trust and private terminals thereat. In the said Order, the major port trust and private terminals are, inter alia, required to file their tariff proposals by 30 June of the financial year in which tariff revision falls due. Since the review of the Scale of Rates of ISHPL fixed in January, 2011 fell due in the financial year 2012-13, the ISHPL was required to submit its proposal for revision of its tariff by 30 June, 2012.

3.2. Accordingly, the ISHPL was reminded in this regard vide our letter no.TAMP/39/2005-Misc dated 7 May 2012. Thereafter, in response to our another reminder dated 4 July 2012, the ISHPL vide its letter dated 23 July 2012 sought time upto 31 October 2012 to submit its proposal on the ground that it is in the midst of statutory audit and that major shutdown stabilization of operations has consumed management's time and resources.

3.3. Based on the request made by the ISHPL, the operator was allowed time upto 31 October, 2012 to file its proposal for general revision of its Scale of Rates.

4.1. In this backdrop, the ISHPL under cover of its letter dated 9 November, 2012 has filed its general revision proposal. The main submissions made by the ISHPL in its proposal are summarised below:

- (i). Traffic and revenue
  - (a). The ISHPL had taken a major shutdown of the facilities to carry out the repairs to the ship-unloaders during the year 2011-12 for the period from 15 December, 2011 to 14 March, 2012 which has resulted in drop in the actual capacity utilization. The actual volume handled during the year 2011-12 was 1.829 million tonnes.
  - (b). Based on the actual volume handled during first half of current year, the volume to be handled during 2012-13 is close to 2.3 million tons. Since this reflects the market position in terms of drop in demand, the same volume has been considered for the years 2013-14 to 2015-16.
  - (c). The berth capacity will also be affected by falling draught and lock gate restrictions/ limitations. The volume handled/ to be handled at Berth No. 4A will also be affected by the operations of Berth No. 2 & 8 of HDC which has been privatized taking substantial volume from Berth No.4A. Also, HDC of KOPT has initiated a tender for operations of Mobile Harbour Crane at Berth No.4B which may reduce the throughput of Berth No. 4A.
  - (d). In view of not handling any coastal cargo during the first six months of the current year, it is assumed that only imported cargo will be handled during FY 2012-13. For the future years the ISHPL has taken the percentage as suggested by HDC during the previous review i.e. 35%, 45% and 45% for the years 2013-14 to 2015-16 respectively.
- (ii). Operating expenditure
  - (a). The projected costs for the financial years 2013 to 2016 are based on current actual adjusted for volume and average inflation of 6.5% as specified in TAMP circular. For employee costs and labour related payments a higher inflation rate in line with what is demanded by the labour force in HDC is taken.
  - (b). Royalty has been considered as per license agreement based on the scale of rates prevailing at HDC.
- (iii). Other points
  - (a). In line with the previous directives from TAMP, the surplus of earlier years has been considered while arriving at the net surplus going forward.
  - (b). For the purpose of arriving at the capital employed, the repairs expenses incurred on Ship unloaders have been adjusted as a deferred expenses over a 7 year period in line with the directives given by TAMP in last review. The ISHPL has adopted a similar treatment for major maintenance like painting and other replacements which needs to be carried out once in 3 years.
  - (c). The ISHPL has considered only installation of high mast towers of ₹ 80 lacs in the F.Y. 2013-14 and stock yard extension of ₹ 350 lacs in the year 2014-15 in the capital expenditure. The DG set could not be capitalized during last year since most of efforts were directed towards the repairs to the ship un-loaders. It is expected that since the order was placed and work is getting completed during current year, the same will be capitalized in the current year 2012-13.

- (d). In working capital, 70% of the dues from SAIL has been considered for 15 days as Debtors outstanding. It may be noted that only 30% is received in advance and the balance payment is made after the material is dispatched and invoice is raised. The inventories are based on the actual consumption for the past few years and Cash, creditors and other debtors are based on the guidelines approved by TAMP.
- (e). On the basis of existing tariff, the terminal will result in a deficit even after adjusting the surplus of earlier years. Even with the proposed increase, there will be average deficit of over 3%, warranting a minimum increase that the company has sought from authorities.

4.2. The estimated financial/ cost implications at the existing level of tariff as shown in the consolidated income and cost statements furnished by the ISHPL are summarised below:

Sl. No.	Particulars	(₹ in lakhs)		
		Estimates at existing level of tariff		
		2013-14	2014-15	2015-16
1.	Traffic (in MTs)	2.3	2.3	2.3
2.	Operating income	5068	4882	4882
3.	Net surplus / deficit after return	- 1737	-2042	-2145
4.	Net deficit as a percentage of operating income	- 13.8%	- 41.8%	- 43.9%
5.	Average net deficit as a percentage of operating income	-33.17%		

4.3. From the proposal of the ISHPL, it is seen that the ISHPL has sought an increase in the main tariff items ranging from around 7% to around 72%. The ISHPL has also proposed for revision of rates for optional services. The existing rates, the proposed rates along with the percentage increase for main tariff items as sought by the ISHPL are tabulated below:

Sl. No.	Main tariff category	Existing rates (₹)	Proposed Rate (₹)	Increase sought (rounded off)
1.	Berth Hire (US \$/Rs.) Foreign/ Coastal	0.0028/ 0.0743	0.0030/ 0.08	7%/8%
2.	Supply of manpower & mobile equipments	9.57	12.40	30%
3.	Wharfage	78.30	102	30%
4.	Shore handling charges	91.35	128	40%
5.	Delivery charges (Mechanised/ Conventional)	30.45/17.40	36/30	18%/72%
6.	Ground rent	43.50	50	15%
7.	Loading, re-loading & restacking	20	26	30%

5.1. The ISHPL had requested to not circulate the entire financial statements and underlying assumptions so as to avoid the competitors getting full information on their strategy and that this would go against their interest in future competitive bidding for other BOT projects.

5.2. As per Clause 3.2.4 of the tariff guidelines, the tariff proposal is required to be circulated, except such details / documents which are requested by the port to be not circulated on the grounds of being commercially sensitive/ confidential nature. However, such request should adequately explain the reasons for classifying the documents / information as commercially sensitive / confidential and also explain how any irreparable damage will be caused to the port, if the request is not acceded to. Since the ISHPL did not furnish any such explanation in its proposal, the entire proposal as received from the ISHPL except the Annual Accounts was forwarded to the concerned stakeholders.

6.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal dated 9 November, 2012 received from the ISHPL (except the Annual Accounts as mentioned above) was forwarded to the Licensor port (KOPT) and to the concerned users/ user organizations for their comments. The Bengal Chamber of Commerce (BCC) and Steel Authority of India Limited (SAIL) have furnished their comments. The comments received from the said users were forwarded to ISHPL as feedback information. The ISHPL vide its letter dated 9 December, 2013 has responded to the comments of SAIL only.

6.2. As stated above, a copy of the proposal was forwarded to the KOPT. The KOPT has initially furnished its interim comments and thereafter it has furnished its final comments on the ISHPL proposal. A copy each of the interim/ final comments received from KOPT was forwarded to ISHPL as feedback information. The ISHPL has responded to the interim and final comments of KOPT.

7.1. Based on the position that it would take some more time for the case to mature for final consideration of this Authority, this Authority vide its Order dated 9 May 2013 extended the validity of the Scale of Rates of the ISHPL till 30 September, 2013. The validity of the Scale of Rates was extended subject to fully adjusting the additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return accruing to the ISHPL for the period post 1 April 2013 in the tariff to be determined, as assessed during the review of its performance.

7.2. Thereafter, this Authority vide its Orders dated 29 October, 2013, 10 January, 2014 and 10 April, 2014 extended the validity of the Scale of Rates of the ISHPL till 31 December, 2013, 31 March, 2014 and 30 June, 2014 respectively subject to fully adjusting the additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible

return accruing to the ISHPL for the period post 1 April, 2013 in the tariff to be determined, as assessed during the review of its performance.

8. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the ISHPL was requested vide our letter dated 30 May, 2013 to furnish additional information/ clarifications on various issues. The ISHPL undercover of its letter dated 11 November, 2013 has responded. The queries raised by us and the reply of the ISHPL thereon are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply of ISHPL
<b>I</b>	<b>Financial Cost Statements:</b>	
<b>A</b>	<b>General:</b>	
1.	The undertaking furnished by the ISHPL in the covering letter dated 9 November 2012 does not reflect the contents of the prescribed undertaking fully. Therefore, the ISHPL to furnish the undertaking as prescribed in the tariff filing forms for Private Terminals.	(The ISHPL in its covering letter dated 11 November 2013 has furnished the undertaking.)
2.	The cost statements for the year 2012-13 may be updated with actuals and estimates for the years 2013-14 to 2015-16 to be reviewed, if required.	(The revised proposal furnished by the ISHPL takes into account the actuals for the year 2012-13.).
3.	(i). A detailed income calculation for the years 2010-11 to 2012-13 for the actual tariff handled applying the rates approved in the Scale of Rates (SOR) to be furnished.	(The ISHPL in its revised proposal is seen to have furnished the calculations in respect of some of the components forming part of the Cost statement.)
	(ii). Rebates and discounts, if any, on the notified ceiling rates, allowed by ISHPL during the year 2010-11 to 2012-13 to be furnished yearwise.	(The ISHPL has not responded to the query whether it has allowed any Rebates and discounts during the years 2010-11 to 2012-13.)
4.	The ISHPL to furnish a copy of the draft accounts for the year 2012-13, if audited accounts are not available.	The Audited Accounts for FY: 2012-13 has been furnished.
5.	With reference to Form - 7 of the cost statement, the following to be furnished:	
	(i). Since the year 2012-13 is already over, the comparative position of actuals vis-à-vis estimates for the year 2012-13 to be also furnished in Form -7.	
	(ii). The percentage variation in actuals from estimates has been computed with reference to actuals. The percentage variation to be calculated with reference to estimates and wherever the variation is more than 20%, the reasons for variation to be explained in detail.	(In the revised proposal, the Form - 7 takes into account the comparative position of actuals vis-à-vis estimates for the year 2012-13 also.)
	(iii). The estimate of the vessel related income is shown at `267.81 lakhs and `233.94 lakhs for the years 2010-11 and 2011-12 respectively as per the cost statement attached to the tariff order dated 19 January 2011. However, it is to be noted that the said tariff order allowed an increase of 11% over the then existing berth hire charges to be commonly applicable to foreign and coastal vessels. The said tariff order was notified on 6 April 2011 in the Gazette of India and would have come into force after expiry of 15 days from the date of notification. In order to have like to like comparison of estimated berth hire charges and actual berth hire charges, the estimated berth hire charges to be enhanced by 11% from the actual date of implementation of the increase granted in berth hire charges and furnished in the estimate column of Form - 7 for the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13.	The tariff order was notified on 6 <sup>th</sup> April, 2011 in the Gazette of India. Hence the increase of the then existing vessel related income would not be applicable for FY: 2010-11 as the TAMP Order is always prospective in nature. In respect of FY: 2011-12 & 2012-13, TAMP had made certain estimates to Vessel related Income considering the subject 11% increase. Therefore, it does not appear that any further increase / addition in the estimates are required.  (The increase of 11% granted in the then existing berth hire charges of ISHPL has not been factored by the ISHPL in the estimates of the berth hire charges for FY:2011-12 & 2012-13 in Form-7 of its revised proposal)
6.	During the last review of SOR of ISHPL, the operator stated that it has taken initiative to handle import thermal coal and it would continue to explore the possibility of handling this cargo as recorded in paragraph No. 17 (V) of the tariff order dated 19 January 2011. The outcome of the initiatives taken by the ISHPL in this regard to be brought out.	During FY: 2010-11, the need for handling Thermal Coal was felt as it was anticipated that new facilities at HDC, KOPT would reduce the volume of Coking Coal available for ISHPL, Berth No. 4A. However, since in reality the volume of Coking Coal did not decrease, the plan for handling thermal coal was not implemented. Similarly during FY: 2011-12, a shutdown was planned & undertaken for 3 to 3½ months for repair of ship-unloaders at Berth No. 4A, due to which the ability of the plant to handle the cargo was restricted and the manpower was also busy with the repair activities being undertaken by then and hence the question of exploring the possibility of handling Thermal Coal did not arise. During FY: 2012-13, there was substantial reduction in the arrival of Thermal Coal to HDC, KOPT without any corresponding reduction of Coking Coal arrival at HDC, KOPT. Besides, the Coking Coal handled by ISHPL is normally 3/ 4 qualities which in effect is equivalent to 3/ 4 commodities as each has to be separately discharged, stacked & dispatched. It occupies extra space for stacking of the same. In order to handle Thermal Coal, it was envisaged that a plot within the leased area/ premises of ISHPL would be developed as an extended stockyard, but the same had to be ultimately utilized for installation of D G Sets as the original proposed location of the D G Sets was not found to be suitable by the suppliers / contractors.
7.	During the last review of the SOR of ISHPL, the proposal of the ISHPL for replacement of in-motion weighbridge	ISHPL has excluded the old In-motion Weighbridge from the Block of Assets, but there is no realization from disposal as there is no resale value, which would

	at an estimated cost of ₹ 15.35 lakhs was considered for the year 2011-12 as an addition to the Gross Block of assets, allowing return and depreciation at the admissible rates. The ISHPL was advised to exclude the existing in-motion weigh bridge from the block of assets and also to account for the amount realized from the disposal of the same and report the matter during the next review of its SOR, as recorded in Paragraph No. 17 (viii) (a) (iv) of the tariff Order dated 19 January 2011. However, no mention in this regard is found in the tariff proposal of ISHPL. The position in this regard to be brought out with cost details and the adjustments made in the cost statement to be explained drawing reference to the entry made in the cost statement.	be evident from the schedule of Fixed Assets of Audited Accounts for FY: 2010-11 as submitted to the Authority.
8.	An estimated amount of ₹250 lakhs towards replacement of existing PLC/ VVVF drive in the ship unloader and an estimated amount of ₹250 lakh for another PLC/ VVVF drive for another unloader was considered in the year 2011-12 and 2012-13 respectively as additions to the Gross Block of assets allowing return and depreciation on the above said assets. Likewise, an amount of ₹200 lakhs towards revamping / replacement of existing conveyor system was considered as addition to the Gross Block allowing return and depreciation on the said asset subject to verification of actual expenditure. In this regard, paragraph no. 17(viii) of the tariff Order dated 19 January 2011 may be referred to. The replacement of two PLC/ VVVF drives and revamping / replacement of existing conveyor system to be confirmed with capital cost details and the treatment given in this regard in the cost statement may be explained.	The estimated amount of ₹250 Lakh for PLC/ VVVF Drives for each of the unloaders totaling ₹500 Lakh has been incorporated on actuals basis of ₹517 Lakh (approx.) in the FY: 2011-12 and the same has been capitalized to the Gross Block of Assets.  Repairs to the conveyor system have been carried out continuously during the period under review on need basis. However, such repairs were not considered as capital repairs as per accounting norms and hence there was no addition to the Gross Block
9.	(i). In the last review of the tariff of ISHPL, vide tariff Order dated 19 January 2011, the ISHPL was advised to take advantage of the Insurance benefit to the extent available on account of damage to ship unloaders and deduct the same from the actual cost of repairs to the ship unloaders as recorded in Para 17(vii)(d). The ISHPL to explain on the compliance of the advice rendered by the Authority.	(The ISHPL is stated to have complied with the advice of the Authority. In this connection, it is seen that the Annual Accounts for the year 2011-12 reflects repairs and maintenance cost to the tune ₹1302.95 lakhs. A note in this connection states that the said repairs and maintenance is net of ₹489.38 lakhs being the insurance claim in respect of the expenses incurred on repairs of ship unloaders during the year 2011-12, received during the year.)
	(ii). The ISHPL to furnish the actual expenses incurred for repair of the ship-unloaders, supported by documentary evidence.	ISHPL has furnished the documents. (From the documents, it is seen that the ISHPL has engaged an overseas party to carry out the repair work for 1 no. of ship unloader and refurbishment works to 2 no. of ship unloaders, at a total contract price of 1273504 Singapore Dollars (SGD). Based on the tax invoices dated 31 October 2011, 27 December 2011 and 06 February 2012, the ISHPL has made the contract price, which is equivalent to ₹502.60 lakhs.)
	(iii). The ISHPL has made a mention in its covering letter dated 9 November 2012 about major maintenance like painting and other replacements. The details of actual expenditure for painting and other replacements incurred to be furnished supported by documentary evidence. It appears from the cost statement that the ISHPL envisages an expenditure of ₹200 lakhs in the year 2014-15 for major painting job. The estimated amount of ₹200 lakhs to be justified with cost details.	Painting has been undertaken during FY: 2011-12. Although, ISHPL had envisaged an expenditure of ₹200 Lakh for Painting during FY: 2014-15, it has not been considered in the revised proposal. However, if the circumstances require, ISHPL may incur some expenditure in FY: 2014-15.
	(iv). With reference to the painting and other replacements, the ISHPL has stated in the covering letter that it has treated the relevant expenditure as deferred expenses and claimed returns on the unamortized portion of the said expenditure. In this regard, the ISHPL to furnish/ clarify the following:	
	(a). Since the expenditure involves replacements, the items of replacements and value thereof to be furnished.	As far as Painting & related replacement is concerned, Painting is the major activity and replacements are negligible.
	(b). The painting and replacements need to be carried out once in three years, as stated by ISHPL. That being so, the benefit of the expenses may be reaped within the particular tariff cycle of three years and may not extend to the next tariff cycle. In that case, the proposal of ISHPL to treat the said expense as deferred expense within the tariff cycle of three years to be justified.	ISHPL has charged the cost incurred for painting job during FY: 2011-12 to revenue as per accounting norms.
10.	The additions to the Gross Block estimated at ₹80 lakhs towards installation of high mast towers for lighting was considered in the year 2011-12 as proposed by the ISHPL subject to verification allowing return and depreciation on the said item, as recorded in paragraph No. 17 (viii) (a) (ii) of the tariff order dated 19 January 2011. However, it appears that the said item was not	During the period under review, ISHPL has increased the illumination at certain sensitive areas and this additional illumination seemed to be adequate and hence the plan for installation of high mast tower for lighting was kept in abeyance.  (ISHPL, in its original proposal, had included ₹80 lakhs in the Gross Block of Assets towards high mast towers during the year 2013-14. However, the same is not seen to have been included in the revised proposal.)

	installed in the year 2011-12 and is included in the present proposal of ISHPL. The reason for not installing the said asset in the year 2011-12 as proposed by ISHPL then itself to be explained.													
11.	During the last review, ISHPL had considered an expenditure of ₹200 lakhs during the year 2012-13 for Conveyor system. In the present proposal, ISHPL has not furnished any details on expenditure incurred on Conveyor system. In this backdrop, the ISHPL to consider only those investments for estimation, which are likely to materialize in the future tariff cycle.	Noted.												
12.	The extension of validity of then existing Scale of Rates of ISHPL beyond 31 March 2009 was subject to the condition that the additional surplus over and above the permissible cost and admissible return accruing to the ISHPL for the period post 1 April 2009 will be set off fully in the tariff fixed for the next tariff cycle as recorded in paragraph No. 17(iv) of the tariff Order dated 19 January 2011. Accordingly, the entire surplus of ₹771.77 lakhs including excess recovery on account of not allowing coastal concession on shore handling charges in the year 2009-10 was adjusted against the estimated net surplus/ (deficit) position considered for the years 2010-11 to 2012-13 as recorded in the last Paragraph of para 17(iv) of the tariff Order dated 19 January 2011. Therefore, ISHPL to note that question of adjustment of only 50% of the additional surplus of ₹771.77 lakhs, as treated by ISHPL in Form – 3A of the cost statement, does not arise for adjustment in the tariff cycle of the period 2013-14 to 2015-16.	Noted.												
13.	In the last review of the tariff of ISHPL vide tariff Order dated 19 January 2011, the Coastal share of traffic for the years 2010-11 to 2012-13 was considered at 25%, 35% and 45% respectively subject to the conditions that if any significant variation in the coastal share estimated in the total traffic is found, the benefit accruing to ISHPL on account of such variation will be set off fully in the next review of its tariff as recorded in Para 17(v) of the tariff Order dated 19 January 2011. As per Form – 2A of the tariff proposal dated 9 November 2012, the coastal share works out to around 12.37%, 2.4% and 0% of the total traffic for the years 2010-11 to 2012-13 respectively. The ISHPL, in this regard, to quantify and furnish the benefit accrued to ISHPL year-wise on account of the variation between the estimates and actuals in the coastal share in the total traffic for the years 2010-11 to 2012-13 supported with working.	<p>ISHPL has furnished the coastal share of traffic for the years 2010-11 to 2012-13 as given below:</p> <table><tr><th>Years</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>Coastal Share of Traffic</td><td>12.38%</td><td>2.40%</td><td>0%</td></tr></table> <p>The revised proposal has been updated with actual coastal traffic volume for FY: 2010-11, FY: 2011-12 and FY: 2012-13.</p>	Years	2010-11	2011-12	2012-13	Coastal Share of Traffic	12.38%	2.40%	0%				
Years	2010-11	2011-12	2012-13											
Coastal Share of Traffic	12.38%	2.40%	0%											
14.	The ISHPL to furnish value of actual consumption of inventory during the year 2010-11 to 2012-13.	<p>The values of actual consumption on inventory during the year 2010-11 to 2012-13 are given below:</p> <table><tr><th colspan="4">(₹ in lakhs)</th></tr><tr><th>Years</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>Actual Consumptions of Spares (Annually)</td><td>245.66</td><td>273.11</td><td>301.53</td></tr></table>	(₹ in lakhs)				Years	2010-11	2011-12	2012-13	Actual Consumptions of Spares (Annually)	245.66	273.11	301.53
(₹ in lakhs)														
Years	2010-11	2011-12	2012-13											
Actual Consumptions of Spares (Annually)	245.66	273.11	301.53											
<b>B.</b>	<b>Capacity:</b>													
1.	The ISHPL to determine and furnish with workings its quay side capacity at 70% utilization, taking into account percentage share of various sizes of vessels and ship day output of such vessels. Likewise, the yard capacity to be determined and furnished at 70% storage capacity taking into account the area of the yard, percentage share of total area that could be used for stacking, quantity that could be stacked per square meter of area and turnover ratio of the storage plot in a year.	The capacity of the Berth No. 4A, Haldia Dock Complex has been certified as 3 million tonnes per annum and the same has been incorporated in TAMP's Order dt. 25.01.2007. Hence, 70% capacity utilization works out to 2.1 million tonnes per annum.												
2.	The ISHPL to furnish the reason for maintaining the assessed capacity of the terminal at 3 Million Tonnes in spite of the proposed investment of ₹350 lakhs for stackyard expansion.	The stack yard expansion could not be undertaken.												
3.	The tariff guidelines of 2005 stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity. The	All the repair jobs of the machineries were to maintain the existing facilities and replacement of the existing PLC/ VVVF drives was due to technological												

	ISHPL has stated at Sr.No.6 of Form-1 that the current discharge rate is 14000 metric tonnes per WWD and performance will endeavor to maintain the current performance in future due to aging of the equipments. It is observed that the ISHPL has carried out revamping of machineries in the recent past. That being so, the reason for maintaining the productivity level at 14000 metric tonnes per WWD without any improvement in the productivity level despite revamping of machineries to be explained.	obsolescence. These are in no way connected to capacity augmentation. If these were not carried out, there would have been loss of operating efficiency.
<b>C.</b>	<b>Traffic Projections:</b>	
1.	The estimated traffic for the year 2012-13 may be updated with actuals and estimates for the years 2013-14 to 2015-16 to be reviewed, if required.	The actual traffic for the year 2012-13 has been incorporated in the revised proposal and the estimates for the years 2013-14 to 2015-16 have been reviewed.
2.	With reference to the Volume of 2.3 Million Tonnes estimated each for the years 2013-14 to 2015-16, the ISHPL to clarify/ justify/ furnish the following:	
	(i). The reason for projection of traffic at 2.3 Million Tonnes each for the year 2012-13 to 2015-16 is stated to be reflecting the market position and drop in demand. The analysis made in this regard to assess the projection of traffic for the said three years to be furnished.	The traffic projections has been reviewed and updated.
	(ii). The projection at 2.3 Million Tonnes for all the three years without any volume growth to be justified.	
	(iii). As stated earlier, the ISHPL stated during the last review of its tariff that it has taken initiatives to handle import thermal coal and it would continue to explore the possibilities of handling this cargo. As there will be under-utilization of assessed capacity at the projected volume, the ISHPL to consider the volume of thermal coal import for all the three years in its traffic estimates.	
	(iv). The ISHPL has considered the capital expenditure of ₹350 lakhs during the year 2014-15 to extend the stack yard. The estimated increase in traffic on this account to be considered in the traffic estimate for the year 2014-15.	Stack yard extension is no longer feasible under the present situation. Whether it has removed ₹350 lakhs considered earlier in the 1 <sup>st</sup> proposal.
	(v). Another reason cited by ISHPL for pegging the traffic at 2.30 Million Tonnes each for the year 2013-14 to 2015-16 is the reported falling draught and lock gate restrictions. The steps initiated by ISHPL with the licensors port to overcome the reported bottle necks to be brought out.	The traffic projection for the years 2013-14 to 2015-16 have been revised.
	(vi). The ISHPL has stated that the volume handled / to be handled at the Berth No. 4A will also be impacted by the operations of Berth No. 2 and 8 of HDC and operation of Mobile Harbour Crane at Berth No. 4B. The KOPT vide its letter No. Fin/714/B dated 30 January 2013 has disputed the above contention of the ISHPL.  Further, the KOPT in its subsequent letter No. Fin/780-B dated 27 February, 2013 has furnished its views, inter alia, on the traffic projections of ISHPL for the years 2012-13 to 2015-16 and has recommended traffic at 2.7 Million Tonnes for the year 2012-13 and 2.75 Million Tonnes each for the next three years. A copy each of the KOPT letters dated 30 January, 2013 and 27 February 2013 was forwarded to the ISHPL under cover of our letters of even number dated 1 February, 2013 and 27 February, 2013 for its comments. The response of the ISHPL is awaited. The ISHPL is requested to review its traffic estimates for the year 2013-14 to 2015-16 in the light of observation made by us in the previous paragraphs and the views of KOPT in order to ensure optimum utilization of the terminal.	The traffic projection for the years 2013-14 to 2015-16 have been reviewed.
	(vii). (a). The ISHPL has stated that the estimated coastal traffic for the years 2013-14 to 2015-16 is taken at the percentage suggested by the KOPT during the last review of the tariff of ISHPL at 25%, 35% and 45% respectively for the years 2010-11 to 2012-13. It is not clear how the suggestion of KOPT made for the year 2010-11 to 2012-13 will be valid for the years 2013-14 to 2015-16.  It is noteworthy that the actual share of coastal volume for the years 2010-11, 2012-13 is seen to be 12.37%, 2.40% and 0% respectively. Further, the KOPT vide its letter dated 27 February 2013 has furnished its views on	The traffic projection for the years 2013-14 to 2015-16 have been reviewed.

	the coastal share estimated by the ISHPL and made recommendations on the coastal share of cargo. Therefore, the coastal share of traffic estimated for the years 2013-14 to 2015-16 to be reviewed.																																																													
	(b). In the tariff order dated 19 January 2011, coastal share of traffic at 24%, 35% and 45% for the years 2010-11 to 2012-13 was considered. When seen in the light of actuals, the coastal share works out to around 12.37%, 2.40% and 0% for the corresponding period. The reason for substantial drop in the coastal share may be brought out.	While submitting the proposal related to tariff order dated 19 <sup>th</sup> January, 2011, share of coastal cargo was projected on the basis of past experience and various assumptions and revised from the original proposal after discussion with HDC, KOPT and TAMP. Although SAIL had initially started coastal movement, they later on gradually tapered off due to some constraints. Besides, certain assumptions in support of coastal movement did not fructify.																																																												
	(c). The ISHPL to clarify why at all coastal volume should be considered in the traffic estimates for the year 2013-14 to 2015-16 in light of declining trend of coastal volume during the year 2009-10 to 2011-12 and “nil” coastal volume in the year 2012-13.	SAIL is the principal cargo importer for the coastal cargo, who has commented that the share of coastal cargo in the ISHPL’s proposal seems to be on higher side, but at the same time also not ruled out coastal movement. Accordingly, ISHPL has reviewed & revised the share of coastal cargo taking in to account the assumptions that were enumerated in the earlier proposed as well as giving due weightage to Government of India’s push & encouragement for coastal cargo movement as per public announcement and providing certain relaxation & rebates to the Coastal Cargo holders.																																																												
<b>D.</b>	<b>Income Projections:</b>																																																													
1.	The estimated income for the year 2012-13 to be updated with actuals and estimated income for the years 2013-14 to 2015-16 may be reviewed, if necessary. As mentioned earlier, income to be reported as realizable at the rates approved in the SOR.	The proposal has been updated with actuals for FY: 2012-13.																																																												
2.	A detailed computation for estimates of income from berth hire charges for the years 2013-14 to 2015-16 to be furnished separately for foreign going vessels and coastal vessels, indicating the exchange rate adopted.	Computation of Estimated Income from Berth Hire Charges for the years 2013-14 to 2015-16 are given as under: <table><tr><td></td><td><b>2013-14</b></td><td><b>2014-15</b></td><td><b>2015-16</b></td></tr><tr><td><b>Traffic (Lakh tonnes)</b></td><td><b>27.50</b></td><td><b>27.50</b></td><td><b>27.50</b></td></tr><tr><td>Coastal</td><td>2.75</td><td>4.13</td><td>6.88</td></tr><tr><td>Foreign</td><td>24.75</td><td>23.37</td><td>20.62</td></tr><tr><td><b>Rate:</b></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Coastal</td><td>0.0743</td><td>0.10</td><td>0.10</td></tr><tr><td>Foreign</td><td>0.0028</td><td>0.004</td><td>0.004</td></tr><tr><td><b>No. of Vessels:</b></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Coastal</td><td>19</td><td>28</td><td>47</td></tr><tr><td>Foreign</td><td>98</td><td>93</td><td>82</td></tr><tr><td>Foreign Exch. Rate</td><td>60</td><td>60</td><td>60</td></tr><tr><td><b>Type of Vessels:</b></td><td>Average GRT</td><td>Average Parcel</td><td>Average Time (hrs)</td></tr><tr><td>Coastal</td><td>13936</td><td>14613</td><td>30</td></tr><tr><td>Foreign</td><td>40021</td><td>25137</td><td>52</td></tr><tr><td colspan="4"><b>Berth Hire Charges = (GRT X Rate X Time Taken) X No. of Vessels X Exchange Rate</b></td></tr></table>		<b>2013-14</b>	<b>2014-15</b>	<b>2015-16</b>	<b>Traffic (Lakh tonnes)</b>	<b>27.50</b>	<b>27.50</b>	<b>27.50</b>	Coastal	2.75	4.13	6.88	Foreign	24.75	23.37	20.62	<b>Rate:</b>				Coastal	0.0743	0.10	0.10	Foreign	0.0028	0.004	0.004	<b>No. of Vessels:</b>				Coastal	19	28	47	Foreign	98	93	82	Foreign Exch. Rate	60	60	60	<b>Type of Vessels:</b>	Average GRT	Average Parcel	Average Time (hrs)	Coastal	13936	14613	30	Foreign	40021	25137	52	<b>Berth Hire Charges = (GRT X Rate X Time Taken) X No. of Vessels X Exchange Rate</b>			
	<b>2013-14</b>	<b>2014-15</b>	<b>2015-16</b>																																																											
<b>Traffic (Lakh tonnes)</b>	<b>27.50</b>	<b>27.50</b>	<b>27.50</b>																																																											
Coastal	2.75	4.13	6.88																																																											
Foreign	24.75	23.37	20.62																																																											
<b>Rate:</b>																																																														
Coastal	0.0743	0.10	0.10																																																											
Foreign	0.0028	0.004	0.004																																																											
<b>No. of Vessels:</b>																																																														
Coastal	19	28	47																																																											
Foreign	98	93	82																																																											
Foreign Exch. Rate	60	60	60																																																											
<b>Type of Vessels:</b>	Average GRT	Average Parcel	Average Time (hrs)																																																											
Coastal	13936	14613	30																																																											
Foreign	40021	25137	52																																																											
<b>Berth Hire Charges = (GRT X Rate X Time Taken) X No. of Vessels X Exchange Rate</b>																																																														
3.	(i). The ISHPL has considered the cargo handling income of ₹6873 Lakhs including ₹1049 lakhs as “other income” for the year 2010-11 in the cost statement. However, these income are reported at ₹7014 lakhs and ₹2.40 lakhs respectively in the Schedule 16 and Schedule 17 of the Audited Accounts of ISHPL for the year 2010-11. The reason for showing less income in the cost statement (Form 2B) to be explained with a reconciliation statement.	The reconciliation statement is given below: <div>(₹ in Lakhs)<table><tr><td>Particulars</td><td>2010-11</td></tr><tr><td>Cargo Handling income reported in Form - 2B including ₹1049 Lakh as other income</td><td>6,873</td></tr><tr><td></td><td></td></tr><tr><td>Add: Opening Work in Progress</td><td>141</td></tr><tr><td></td><td></td></tr><tr><td>Cargo Handling income reported in Schedule 16 of the Audited Accounts</td><td>7,014</td></tr><tr><td></td><td></td></tr><tr><td>Income Reported in Form - 3A as "Others"</td><td>2.4</td></tr><tr><td></td><td></td></tr><tr><td>Other income reported in Schedule 17 of the Audited Accounts</td><td>2.4</td></tr></table></div>	Particulars	2010-11	Cargo Handling income reported in Form - 2B including ₹1049 Lakh as other income	6,873			Add: Opening Work in Progress	141			Cargo Handling income reported in Schedule 16 of the Audited Accounts	7,014			Income Reported in Form - 3A as "Others"	2.4			Other income reported in Schedule 17 of the Audited Accounts	2.4																																								
Particulars	2010-11																																																													
Cargo Handling income reported in Form - 2B including ₹1049 Lakh as other income	6,873																																																													
Add: Opening Work in Progress	141																																																													
Cargo Handling income reported in Schedule 16 of the Audited Accounts	7,014																																																													
Income Reported in Form - 3A as "Others"	2.4																																																													
Other income reported in Schedule 17 of the Audited Accounts	2.4																																																													
	(ii). The adjustment of ₹140.97 lakhs made towards opening work in progress in the income for the years 2010-11 to be explained (Please refer Schedule 8).	Hence, it is clear that there is no difference. ₹140.97 Lakh is an assessed liability at the yearend which is payable to HDC, KOPT for FY: 2009-10 payable in FY: 2010-11 for the vessels which have arrived & the total handling had not been completed within the relevant financial year i.e. FY: 2009-10. Hence, it appears as opening Work in progress for FY: 2010-11. This has been an ongoing practice which ISHPL have reviewed and done away with in the successive years as this liability is a confirmed liability as per License Agreement.																																																												

	(iii). The ISHPL has considered the cargo handling income of ₹5093 lakhs including ₹1290 lakhs as "other income" for the year 2011-12 in the cost statement. However, these income are reported at ₹5092.50 lakhs and ₹4.10 lakhs respectively in the Schedule 8 of the Audited Accounts of ISHPL for the year 2011-12. The reason for showing less income in the cost statement (Form 2B) to be explained with a reconciliation statement.	As per ISHPL's understanding, ISHPL have reported ₹4.10 Lakh in the Form - 3A for FY: 2011-12 and not in Form - 2B.
	(iv). The breakup for "other income" of ₹1049 lakhs and ₹1290 lakhs considered in the cost statement for the years 2010-11 and 2011-12 respectively to be furnished, listing out the items of other income considered.	<p>The income from the optional services is considered under the head "Other Income". This is basically based on the past performance of the ISHPL. These services include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) Weighment charges for In-motion weigh bridge.</li> <li>(b) Retrieving Cargo which spills over in transit.</li> <li>(c) Siding Charges</li> <li>(d) Loading, reloading &amp; Restacking</li> <li>(e) Taking photograph for loaded wagons</li> <li>(f) Charges for On-line sampling.</li> <li>(g) Despatch related services for rail bound cargo through Berth No. 4A, including trimming, cleaning, labelling &amp; lime spraying.</li> <li>(h) Quarterly survey of stock.</li> </ul> <p>(ISHPL, in its revised proposal, has not furnished breakup of actual revenue earned from each of the service mentioned above reconciling the figures considered in the cost statement under 'Other income from optional services' for the years 2010-11 to 2012-13)</p>
	(v). The estimated "other income" for the year 2012-13 under cargo handling income is found to be 51% less as compared to the actual "other income" for the year 2011-12. It is seen from the soft copy of Income Projections (Form-2B) furnished by ISHPL that the calculation of projected "other income" amounting to ₹6.31 Crores is done based on the traffic projections of 2.30 Million Tonnes for the year 2012-13. However, the actual "other income" for the year 2011-12 shown in the cost statement (Form-2B) is at a higher level of ₹12.90 Crores for a lower level actual traffic of 1.829 Million Tonnes. In this context, the ISHPL to furnish the workings of actual "other income" for the years 2011-12 and 2010-11 stating therein the item of charge, the rate applied and the actual volume of cargo to which the rate is applied.	The proposals for FY: 2012-13 has been updated with actuals.
	(vi). (a). An actual income of ₹2 lakhs and ₹4 lakhs have been shown as "others" for the years 2010-11 and 2012-12 respectively under total operating income in Form - 3A. Details of the said income to be furnished.	These are the misc. income generated during the year. It is not directly linked with the operations of ISHPL and hence, shown as Misc. Income and form part of Form - 3A.
	(b). The reason for not estimating any income under "others" for the years 2012-13 to 2015-16 to be explained.	The proposals for FY: 2012-13 ISHPL has been updated with the actuals. These incomes as shown under "others" are non-recurring in nature and hence, no estimation is made for future years. It can be known only on the actual generation of the same.
4.	The ISHPL has realized income from Parking and Double Berth hire for the years 2009-10 to 2011-12 and has estimated to realize such income for the year 2012-13 also. Therefore, the income from Parking and Double Berth hire charges for the years 2013-14 to 2015-16 is also to be considered on estimate basis.	<p>The rates proposed are based on our costing exercise. In our opinion, there is no need to change it. TAMP approved rates will be valid tariff for the ISHPL berth. Double Banking of Vessels is already being done at Berth No. 4A apart from Parking of the Vessels. Provision for charges for double/ triple banking may, therefore, remain in the SOR.</p> <p>The practice of levying berth hire charges for double/ triple banking by ISHPL has been continuing since inception with the full knowledge of KOPT. Subsequently, KOPT was collecting these charges on behalf of ISHPL and had started reimbursing ISHPL with some payments. Afterwards, they have arbitrarily withheld the charges collected by them without payment of the same to ISHPL and now after approx five years. KOPT are claiming that this is not due to ISHPL. Incidentally here the Berth Hire Charges for Double / Triple Banking would apply with reference to Berth No. 4A only and hence should be due to ISHPL alone.</p> <p>KOPT is attempting to differentiate Double/Triple Banking from Berth Hire. As has been demonstrated amply above, Double/ Triple Banking of Vessels is an integral part of Berth Hire and hence from the provisions of Berth Hire derived w.r.t. both TAMP's Order of January, 2007 and License Agreement of May 2002 between KOPT and ISHPL as also HDC's Circular No. MTO/G/299/Pt-II/1231 dated 29.08.2004, such charges related to Berth Hire of Double/ Triple Banked Vessels are to be levied by ISHPL only.</p> <p>While HDC, KOPT is collecting these charges, they are refusing to transfer the same to ISHPL. Hence, any claims on this account made by ISHPL to HDC, KOPT are virtually infructuous. Yet ISHPL will have to claim these amounts as ISHPL believes it is rightfully due. Since a claim is made by ISHPL, TAMP considers the same as income and includes it in their calculation for deriving</p>



		<p>final rates. In such a situation ISHPL is penalized by HDC, KOPT by non-payment and on the other hand ISHPL is penalized by TAMP for income which HDC, KOPT will not transfer. Hence, it is proposed that TAMP does not consider this head as Income for calculation purpose for future years but keeping the rates operative. Furthermore, the amount of the relevant charges/ claims taken for consideration/ calculation as per para 17 (vi) (b) of latest TAMP's Order dated 6th April 2011, is on average or adhoc amount which under the circumstances explained need not be taken at all.</p> <p>Further to above, the billing made to KOPT, HDC for Parking and Double Banking charges are booked as Income in Audited Accounts for accounting purpose, but the same has been kept withheld by HDC, KOPT and refused to pay for last several years. So, ISHPL strongly feel that this income should not be considered as income by TAMP not only for future years but also for the past financial years under review and hence, ISHPL has excluded the income booked as "Parking and Double Banking Charges" from the Revised Proposal. The details of the same are furnished below:</p> <p><b>Details of Parking and Double/ Triple Banking Bills raised on KOPT, HDC:</b> In ₹</p> <table><tr><th>Financial Year</th><th>Parking Charges</th><th>Double/ Triple Banking Charges</th><th>Total</th></tr><tr><td>2009-10</td><td>4,374,792</td><td>6,281,822</td><td>10,656,614</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>2,537,921</td><td>4,856,575</td><td>7,394,496</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>1,472,751</td><td>2,088,224</td><td>3,560,975</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>2,731,410</td><td>1,216,434</td><td>3,947,844</td></tr><tr><td><b>Total</b></td><td><b>11,116,874</b></td><td><b>14,443,055</b></td><td><b>25,559,929</b></td></tr></table>	Financial Year	Parking Charges	Double/ Triple Banking Charges	Total	2009-10	4,374,792	6,281,822	10,656,614	2010-11	2,537,921	4,856,575	7,394,496	2011-12	1,472,751	2,088,224	3,560,975	2012-13	2,731,410	1,216,434	3,947,844	<b>Total</b>	<b>11,116,874</b>	<b>14,443,055</b>	<b>25,559,929</b>
Financial Year	Parking Charges	Double/ Triple Banking Charges	Total																							
2009-10	4,374,792	6,281,822	10,656,614																							
2010-11	2,537,921	4,856,575	7,394,496																							
2011-12	1,472,751	2,088,224	3,560,975																							
2012-13	2,731,410	1,216,434	3,947,844																							
<b>Total</b>	<b>11,116,874</b>	<b>14,443,055</b>	<b>25,559,929</b>																							
5.	Gross Rent/ Storage charge has been prescribed in the existing tariff schedule of ISHPL. The ISHPL has also proposed rate for levy of this charges in the proposed draft SOR. However, it is observed that it has neither reported any income under this head in the past nor projected any income for future years. If no income is anticipated to be generated in the next tariff cycle on this account, the relevant rates in the Scale of Rates for this purpose may be redundant and, therefore, to be deleted.	ISHPL neither wants nor expects the cargo to remain on our premises for prolonged period after the free period as this will hamper the smooth operations. Rate for storage charges has however been prescribed so that a deterrent is available to deal with the situation where cargo remains in the transit area after the free period.																								
6.	The new charge for "providing manpower for manual sampling, packing & delivery in Gunny Bags as per instructions of consignee" is proposed by ISHPL in the draft SOR. However, income projection for the same has not been considered for the future years from 2013-14 to 2015-16. The ISHPL to furnish the details of likely income arising on this account during the proposed SOR period and also consider the same in income projections for the years 2013-14 to 2015-16.	The concerned activity was being required on some occasions in earlier year/s and hence, this new rate has been proposed. However, on review it is our experience that such requirements are extremely rare at present and therefore the proposal for notification of this new service is being deleted. In case, this service is required in future, it may be taken up separately with TAMP.																								
7.	In Section F-Miscellaneous charges, the charge for : (i). Loading, unloading & restacking of cargo (Sr. No. ii) And (ii). Retrieval of spilled cargo (Sr. No. V)  has been prescribed in the existing tariff schedule. The ISHPL has also proposed revision of the existing rates in the proposed draft SOR. However, it is seen that it has neither reported any income under this head in the year 2012-13 nor projected any income for future year. If no income is anticipated to be generated in the next tariff cycle on this account, the relevant rates in the SOR may be redundant and, therefore, to be deleted.	The income under this head in the FY: 2012-13 is shown. Projections of income under these heads are difficult as the quantities are unknown. However, whatever be the quantity in future years "rate" is a requirement as per past experience.																								
8.	The basis for considering the exchange rate of ₹52 per US\$ in computation of berth hire charges for the years 2012-13 to 2015-16 to be furnished.	The exchange rate of ₹52 per US \$ was in tune with the prevailing exchange rate at the time of submission of the proposal. Subsequently the exchange rate shown extreme volatility and now been considered as ₹60 per US \$ in the Revised Proposal for all the future years.																								
9.	The ISHPL has provided working for "Other Income" which includes charges for (i) Photograph of loaded wagons and (ii) Quarterly survey of stock. The basis adopted to arrive at the rate considered for these charges in the rate worked out for miscellaneous charges per ton to be clarified.	The basis adopted to arrive at the rate considered for (i) Photograph of loaded wagons are based on rate proposed per wagon divided by the quantity loaded i.e. 60 Tons per wagon. Whereas for (ii) Quarterly survey of stock is calculated based on an annual traffic of 2.75 Million MT. Considering an annual traffic of 2.75 Million MT, it is envisaged that under normal circumstances average stocks at the end of any quarter in a financial year would be approx. 75000 Mt., based on the stock holding of 10 days of the last month of each quarter in all the 4 quarters of all the Financial years.																								
E.	<b>Operating Cost:</b>																									
	(i). The operating cost excluding royalty and interest as per audited accounts for the year 2010-11 seems to be ₹2929.67 lakhs whereas in the cost statement the operating cost excluding royalty and interest is shown as ₹2927 lakhs. The reason for difference to be explained	The Reconciliation Statement is given below:  <table><tr><th colspan="2">In ₹ lakh</th></tr><tr><th>Particulars</th><th>2010-11</th></tr></table>	In ₹ lakh		Particulars	2010-11																				
In ₹ lakh																										
Particulars	2010-11																									

	with a reconciliation statement.	<table><tr><td>Operating cost excluding Royalty and Interest</td><td>2,927.53</td></tr><tr><td>Add: Insurance Premium paid for Loss of Gross Profit Policy</td><td>2.13</td></tr><tr><td>Operating cost excluding Royalty and Interest as per the Audited Accounts</td><td>2,929.66</td></tr></table>	Operating cost excluding Royalty and Interest	2,927.53	Add: Insurance Premium paid for Loss of Gross Profit Policy	2.13	Operating cost excluding Royalty and Interest as per the Audited Accounts	2,929.66																																																																		
Operating cost excluding Royalty and Interest	2,927.53																																																																									
Add: Insurance Premium paid for Loss of Gross Profit Policy	2.13																																																																									
Operating cost excluding Royalty and Interest as per the Audited Accounts	2,929.66																																																																									
	(ii). The total expenditure for the year 2011-12 excluding royalty as per annual accounts appears to be ₹4420.58 lakhs whereas the operating expenditure excluding royalty as per cost statement appears to be ₹3756.80 lakhs. The reason for difference to be explained with a reconciliation statement.	<p>Hence, there is negligible difference due to rounding off.</p> <p>The total expenditure for the year 2011-12 excluding Royalty has since been changed in the Revised Proposal to `3832.49 after adjusting the Insurance claim received during the FY: 2012-13 and hence the Reconciliation Statement has been prepared based on Revised figures, which is given below:</p> <p style="text-align: right;">In ₹ lakh</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>Total cost excluding Royalty</td><td>3,832.49</td></tr><tr><td>Add: Insurance Claim received during FY: 2012-13</td><td>489.38</td></tr><tr><td>Add: Insurance Premium paid for Loss of Gross Profit Policy</td><td>2.46</td></tr><tr><td>Add: Obsolescence Cost of PLC / VVF Drives shown as FME Cost</td><td>97.02</td></tr><tr><td>Less: Preliminary Expenses Written off in Accounts during initial year of operations</td><td>0.76</td></tr><tr><td>Operating cost excluding Royalty and Interest as per the Audited Accounts</td><td>4,420.59</td></tr></table>	Particulars	2011-12	Total cost excluding Royalty	3,832.49	Add: Insurance Claim received during FY: 2012-13	489.38	Add: Insurance Premium paid for Loss of Gross Profit Policy	2.46	Add: Obsolescence Cost of PLC / VVF Drives shown as FME Cost	97.02	Less: Preliminary Expenses Written off in Accounts during initial year of operations	0.76	Operating cost excluding Royalty and Interest as per the Audited Accounts	4,420.59																																																										
Particulars	2011-12																																																																									
Total cost excluding Royalty	3,832.49																																																																									
Add: Insurance Claim received during FY: 2012-13	489.38																																																																									
Add: Insurance Premium paid for Loss of Gross Profit Policy	2.46																																																																									
Add: Obsolescence Cost of PLC / VVF Drives shown as FME Cost	97.02																																																																									
Less: Preliminary Expenses Written off in Accounts during initial year of operations	0.76																																																																									
Operating cost excluding Royalty and Interest as per the Audited Accounts	4,420.59																																																																									
	(iii). The ISHPL to furnish a statement reconciling the actuals considered in the cost statements with the actuals reported in the Annual Accounts in respect of operating expense, management and general overheads, depreciation, finance & miscellaneous income and finance & miscellaneous expenses for all the years 2010-11 to 2012-13. The ISHPL to also furnish a statement reconciling the profit before tax as reflected in the accounts and the net profit before return as per cost statements for the years 2010-11 to 2012.13.	<p>Hence, there is negligible difference due to rounding off.</p> <p>The Reconciliation Statement reconciling the Expenses / Income as per Cost Statement with the Annual Accounts is given below:</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>(a) Operating Expenses:</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Expenditure as per Cost Statements</td><td>4,185.36</td><td>3,539.99</td><td>4,496.39</td></tr><tr><td>Add: Balance of Royalty in line with Clause 2.8.1 of the Revised Tariff Guidelines not reported in Cost Statements</td><td>119.41</td><td>84.41</td><td>146.14</td></tr><tr><td>Add/(Less): Adjustment due to Insurance Claim received during FY: 2012-13</td><td>-</td><td>489.38</td><td>(489.38)</td></tr><tr><td>Add: Insurance Premium paid for Loss of Profit Policy not reported in Cost Statements</td><td>2.13</td><td>2.46</td><td>3.62</td></tr><tr><td>Expenditure as per Audited Accounts</td><td>4,306.90</td><td>4,116.24</td><td>4,156.77</td></tr><tr><td>(b) Management and general overheads:</td><td>2010-11</td><td>2011-12</td><td>2012-13</td></tr><tr><td>Expenditure as per Audited Accounts:</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>- Employee Benefits Expenses</td><td>253.51</td><td>263.40</td><td>296.74</td></tr><tr><td>- Administration and other expenses</td><td>236.46</td><td>143.26</td><td>247.28</td></tr><tr><td><b>Total</b></td><td><b>489.97</b></td><td><b>406.66</b></td><td><b>544.02</b></td></tr><tr><td>Add: Preliminary expenses written off</td><td>0.76</td><td>0.76</td><td>0.76</td></tr><tr><td>Expenditure as per Cost Statements</td><td>490.73</td><td>407.42</td><td>544.78</td></tr></table> <table><tr><td>(c) Depreciation:</td><td>2010-11</td><td>2011-12</td><td>2012-13</td></tr><tr><td>Expenditure as per Cost Statements</td><td>910.39</td><td>774.43</td><td>881.74</td></tr><tr><td>Add: Obsolescence cost shown as FME</td><td>-</td><td>97.02</td><td>-</td></tr><tr><td>Expenditure as per Audited Accounts</td><td>910.39</td><td>871.45</td><td>881.74</td></tr></table>	Particulars	2010-11	2011-12	2012-13	(a) Operating Expenses:				Expenditure as per Cost Statements	4,185.36	3,539.99	4,496.39	Add: Balance of Royalty in line with Clause 2.8.1 of the Revised Tariff Guidelines not reported in Cost Statements	119.41	84.41	146.14	Add/(Less): Adjustment due to Insurance Claim received during FY: 2012-13	-	489.38	(489.38)	Add: Insurance Premium paid for Loss of Profit Policy not reported in Cost Statements	2.13	2.46	3.62	Expenditure as per Audited Accounts	4,306.90	4,116.24	4,156.77	(b) Management and general overheads:	2010-11	2011-12	2012-13	Expenditure as per Audited Accounts:				- Employee Benefits Expenses	253.51	263.40	296.74	- Administration and other expenses	236.46	143.26	247.28	<b>Total</b>	<b>489.97</b>	<b>406.66</b>	<b>544.02</b>	Add: Preliminary expenses written off	0.76	0.76	0.76	Expenditure as per Cost Statements	490.73	407.42	544.78	(c) Depreciation:	2010-11	2011-12	2012-13	Expenditure as per Cost Statements	910.39	774.43	881.74	Add: Obsolescence cost shown as FME	-	97.02	-	Expenditure as per Audited Accounts	910.39	871.45	881.74
Particulars	2010-11	2011-12	2012-13																																																																							
(a) Operating Expenses:																																																																										
Expenditure as per Cost Statements	4,185.36	3,539.99	4,496.39																																																																							
Add: Balance of Royalty in line with Clause 2.8.1 of the Revised Tariff Guidelines not reported in Cost Statements	119.41	84.41	146.14																																																																							
Add/(Less): Adjustment due to Insurance Claim received during FY: 2012-13	-	489.38	(489.38)																																																																							
Add: Insurance Premium paid for Loss of Profit Policy not reported in Cost Statements	2.13	2.46	3.62																																																																							
Expenditure as per Audited Accounts	4,306.90	4,116.24	4,156.77																																																																							
(b) Management and general overheads:	2010-11	2011-12	2012-13																																																																							
Expenditure as per Audited Accounts:																																																																										
- Employee Benefits Expenses	253.51	263.40	296.74																																																																							
- Administration and other expenses	236.46	143.26	247.28																																																																							
<b>Total</b>	<b>489.97</b>	<b>406.66</b>	<b>544.02</b>																																																																							
Add: Preliminary expenses written off	0.76	0.76	0.76																																																																							
Expenditure as per Cost Statements	490.73	407.42	544.78																																																																							
(c) Depreciation:	2010-11	2011-12	2012-13																																																																							
Expenditure as per Cost Statements	910.39	774.43	881.74																																																																							
Add: Obsolescence cost shown as FME	-	97.02	-																																																																							
Expenditure as per Audited Accounts	910.39	871.45	881.74																																																																							

		<table><tr><td>(d) Finance and miscellaneous income:</td><td>2010-11</td><td>2011-12</td><td>2012-13</td></tr><tr><td>Other Income as per Cost Statements</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>Add: Income Reported as "Others" under Operating Income</td><td>2.40</td><td>4.44</td><td>17.82</td></tr><tr><td>Add: Interest Income on specific fund</td><td>-</td><td>83.69</td><td>91.28</td></tr><tr><td>Other Income as per Audited Accounts</td><td>2.40</td><td>88.13</td><td>109.10</td></tr></table> <table><tr><td>(e) Finance and miscellaneous expenses:</td><td>2010-11</td><td>2011-12</td><td>2012-13</td></tr><tr><td>Expenditure as per Cost Statements</td><td>-</td><td>97.02</td><td>-</td></tr><tr><td>Less: Obsolescence cost shown as FME (shown under Depreciation in Annual Accounts)</td><td>-</td><td>97.02</td><td>-</td></tr><tr><td>Interest on Term Loan &amp; other finance Charges</td><td>238.93</td><td>225.07</td><td>255.04</td></tr><tr><td>Expenditure as per Audited Accounts</td><td>238.93</td><td>225.07</td><td>255.04</td></tr></table> <p>Statement showing reconciliation between Profit before Tax as per Audited Accounts and Net Profit before Return as per Cost Statements:</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td><b>Net Profit before Return as per Cost Statements</b></td><td>1,552.62</td><td>473.47</td><td>2,363.34</td></tr><tr><td>Add/(Less): Balance share of Royalty in line with Clause 2.8.1 of the Revised Tariff Guidelines</td><td>(119.40)</td><td>(84.41)</td><td>(146.13)</td></tr><tr><td>Add/(Less): Adjustment due to Insurance Claim received during FY: 2012-13</td><td>-</td><td>(489.38)</td><td>489.38</td></tr><tr><td>Add/(Less): Insurance Premium paid for Loss of Profit Policy</td><td>(2.13)</td><td>(2.46)</td><td>(3.62)</td></tr><tr><td>Add/(Less): Preliminary expenses written off</td><td>0.76</td><td>0.76</td><td>0.76</td></tr><tr><td>Add/(Less): Interest Income on specific fund</td><td>-</td><td>83.69</td><td>91.28</td></tr><tr><td>Add/(Less): Interest on Term Loan &amp; other finance Charges</td><td>(238.93)</td><td>(225.07)</td><td>(255.04)</td></tr><tr><td>Add/(Less): Parking &amp; Double Banking Income not included in Cost Statements</td><td>73.94</td><td>35.60</td><td>39.47</td></tr><tr><td><b>Profit before Tax as per Audited accounts</b></td><td><b>1,266.86</b></td><td><b>(207.73)</b></td><td><b>2,579.44</b></td></tr></table>	(d) Finance and miscellaneous income:	2010-11	2011-12	2012-13	Other Income as per Cost Statements	-	-	-	Add: Income Reported as "Others" under Operating Income	2.40	4.44	17.82	Add: Interest Income on specific fund	-	83.69	91.28	Other Income as per Audited Accounts	2.40	88.13	109.10	(e) Finance and miscellaneous expenses:	2010-11	2011-12	2012-13	Expenditure as per Cost Statements	-	97.02	-	Less: Obsolescence cost shown as FME (shown under Depreciation in Annual Accounts)	-	97.02	-	Interest on Term Loan & other finance Charges	238.93	225.07	255.04	Expenditure as per Audited Accounts	238.93	225.07	255.04	Particulars	2010-11	2011-12	2012-13	<b>Net Profit before Return as per Cost Statements</b>	1,552.62	473.47	2,363.34	Add/(Less): Balance share of Royalty in line with Clause 2.8.1 of the Revised Tariff Guidelines	(119.40)	(84.41)	(146.13)	Add/(Less): Adjustment due to Insurance Claim received during FY: 2012-13	-	(489.38)	489.38	Add/(Less): Insurance Premium paid for Loss of Profit Policy	(2.13)	(2.46)	(3.62)	Add/(Less): Preliminary expenses written off	0.76	0.76	0.76	Add/(Less): Interest Income on specific fund	-	83.69	91.28	Add/(Less): Interest on Term Loan & other finance Charges	(238.93)	(225.07)	(255.04)	Add/(Less): Parking & Double Banking Income not included in Cost Statements	73.94	35.60	39.47	<b>Profit before Tax as per Audited accounts</b>	<b>1,266.86</b>	<b>(207.73)</b>	<b>2,579.44</b>
(d) Finance and miscellaneous income:	2010-11	2011-12	2012-13																																																																															
Other Income as per Cost Statements	-	-	-																																																																															
Add: Income Reported as "Others" under Operating Income	2.40	4.44	17.82																																																																															
Add: Interest Income on specific fund	-	83.69	91.28																																																																															
Other Income as per Audited Accounts	2.40	88.13	109.10																																																																															
(e) Finance and miscellaneous expenses:	2010-11	2011-12	2012-13																																																																															
Expenditure as per Cost Statements	-	97.02	-																																																																															
Less: Obsolescence cost shown as FME (shown under Depreciation in Annual Accounts)	-	97.02	-																																																																															
Interest on Term Loan & other finance Charges	238.93	225.07	255.04																																																																															
Expenditure as per Audited Accounts	238.93	225.07	255.04																																																																															
Particulars	2010-11	2011-12	2012-13																																																																															
<b>Net Profit before Return as per Cost Statements</b>	1,552.62	473.47	2,363.34																																																																															
Add/(Less): Balance share of Royalty in line with Clause 2.8.1 of the Revised Tariff Guidelines	(119.40)	(84.41)	(146.13)																																																																															
Add/(Less): Adjustment due to Insurance Claim received during FY: 2012-13	-	(489.38)	489.38																																																																															
Add/(Less): Insurance Premium paid for Loss of Profit Policy	(2.13)	(2.46)	(3.62)																																																																															
Add/(Less): Preliminary expenses written off	0.76	0.76	0.76																																																																															
Add/(Less): Interest Income on specific fund	-	83.69	91.28																																																																															
Add/(Less): Interest on Term Loan & other finance Charges	(238.93)	(225.07)	(255.04)																																																																															
Add/(Less): Parking & Double Banking Income not included in Cost Statements	73.94	35.60	39.47																																																																															
<b>Profit before Tax as per Audited accounts</b>	<b>1,266.86</b>	<b>(207.73)</b>	<b>2,579.44</b>																																																																															
1.	<b>Maintenance Labour:</b>																																																																																	
(i)	The actual and estimated maintenance labour cost for the years 2010-11 to 2015-16 appears to be as per existing contract as seen in Form – 3B. A copy of contract in this regard to be furnished for perusal.	The copies of Agreement with the Maintenance Labour Contractor is furnished. (The Contract referred is a Maintenance contract for Coal handling plant at Berth No. 4A dated 21 March 2012 entered with a third party for a period of three years with effect from 01.04.2012. The Scope of work as mentioned in the Contract is for providing managerial, supervisory, skilled, semiskilled and unskilled manpower for day-to-day checkup, inspection, sunning maintenance, preventive maintenance and breakdown maintenance. The contract value is seen to be ₹185.22 lakhs for the year 2012-13 and with an escalation of 5% per annum.)																																																																																
(ii)	The ISHPL has stated in the covering letter that it has considered higher inflation rate for employee cost and for labour related payments as demanded by the labour force in HDC, A copy of agreement entered with Labour Union, if any, to be furnished for perusal.	Although negotiations with Labour Union are at an advanced stage, the final agreement is yet to be reached. However, we have restricted ourselves within the limit of 7% escalation factor as existing and notified by TAMP Authority.																																																																																
(iii)	The ISHPL has considered 5% hike for the year 2012-13 over the actuals for the year 2011-12, 6.5% hike for the year 2013-14 over the estimates for the year 2012-13, 5% hike for the year 2014-15 over the estimates for the year 2013-14 and 6.75% hike for the year 2015-16 over the estimates for the year 2014-15. In this regard, it may be noted that as is the practice followed by us, every year we	Noted. Accordingly, the cost statement has been revised.																																																																																

	would be, in due course of time, communicating the escalation factor that would be considered for projecting the expenditure in the cost statement in respect of the tariff cases to be disposed in the year 2013-14. The ISHPL to take note of the said escalation factor and project the expenditures for the years 2013-14 to 2015-16 taking the actuals for the year 2012-13 as base in its cost statement to be revised.	
<b>2.</b>	<b><u>Equipment running cost:</u></b>	
(i)	The power consumption of 1.27 units considered in the last tariff order of January 2011 for the years 2011-12 and 2012-13 was based on the proposal of ISHPL at the relevant point of time to install high mast towers in the last tariff cycle. However, high mast towers were not installed in the last tariff cycle and the ISHPL has proposed to install the towers only in the year 2013-14. That being so, the power consumption for the years 2011-12 and 2012-13 may be considered on the basis of actual consumption and the cost statement to be revised accordingly.	(In its revised proposal, the ISHPL is seen to have considered the power consumption at 1.1 units for the years 2013-14 to 2015-16.)
(ii)	The unit cost of ₹12.50 considered by the ISHPL to be substantiated with documentary proof.	(The electricity bills furnished by the ISHPL for the months of January 2013 to March 2013, reflect an average cost of electricity at ₹11.43 per unit.)
(iii)	With regard to the escalation factor for estimating the power cost for the years 2013-14 to 2015-16, our observation made in the earlier paragraph to be noted.	Noted.
(iv)	There appears to be some arithmetic error in calculation of the estimated power cost for the year 2012-13, which is to be rectified.	The proposal for FY: 2012-13 has been updated with the actuals.
<b>3.</b>	<b><u>Repairs and Maintenance cost:</u></b>	
(i)	The ISHPL has reported that it had carried out repairs to the ship unloaders in the fog end of the year 2011-12. Therefore, the estimated repairs & maintenance cost of ₹816.60 lakhs for the year 2012-13 needs justification taking into account the revamped condition of machineries. Further, the hike considered in the estimated Repairs and Maintenance Cost for the year 2012-13 at around 45.63% over the actuals for the year 2011-12 to be justified.	The proposal for FY: 2012-13 has been updated with actuals taking into account the Insurance claim received during the year for repairs to the ship unloaders undertaken during FY: 2011-12.
(ii)	It appears that the Repairs and Maintenance of equipment is outsourced. A copy of the contract entered in this regard to be furnished duly linking the rates of contract with the estimates considered by ISHPL for the years 2012-13 to 2015-16.	Repairs & Maintenance of equipment is not outsourced except for Maintenance labour as mentioned above.
<b>4.</b>	<b><u>Royalty / Revenue share:</u></b>	
(i)	In the calculation of revenue share paid for the year 2010-11 to KOPT, the unit rate of ₹82 per tonne as against ₹81 per tonne prescribed in the then existing Scale of Rates of KOPT has been considered by ISHPL. This may be corrected.	Being corrected in the Revised Proposal.
(ii)	The SOR of KOPT approved vide Order dated 29 November 2010 prescribes unit rate of ₹87.48 for Coal. However, ISHPL has considered the rate of ₹88.56 for the royalty calculation. ISHPL to correct the royalty expenditure amount for the year 2011-12 and 2012-13 as per existing SOR of KOPT.	Being corrected as per the existing SOR of KOPT in the Revised Proposal. This may have to be revised / reviewed based on the Revision of SOR of KOPT, which is pending with TAMP / likely to be announced by TAMP shortly.
<b>5.</b>	<b><u>Labour and Equipment hire charges:</u></b>	
(i)	As observed in the last tariff order of January 2011, ISHPL has outsourced the provision of labour and equipment for cargo handling. The ISHPL to, therefore, furnish a copy of contract applicable for the years 2010-11 to 2015-16.	(The documents furnished by the ISHPL cannot be correlated to the expenditure incurred under this item of expenditure. Nevertheless, the equipment hire cost has been estimated by ISHPL by considering the actuals for the year 2012-13 and escalating it by 7% per annum to estimate the expenditure for the years 2013-14 to 2015-16.)
(ii)	The ISHPL to also certify that the terms of contract for outsourcing are decided based on competitive bidding and arm's length relationship is maintained in case of associated entities, if any.	The detail of outsourcing of the contract is already available with the Authority. This is a continuing contract and rates are re-negotiated.
(iii)	In the workings furnished by ISHPL for estimation of Labour & Equipment Hire charges for the year 2012-13, ISHPL has considered 99.5% of the estimated traffic and rate of ₹55 per tonne. The basis for considering 99.5% of estimated traffic to be furnished and the rate of ₹55 per tonne to be substantiated with documentary evidence.	The proposal for FY: 2012-13 has been updated with Actuals. The rate of ₹55/- per tonne was based on expectation that the Agreement between Labour Union with the labour contractor would be finalized during FY: 2012-13, which is still pending. However, ISHPL has considered 7% escalation factor as notified by TAMP in the revised proposals over and above 2012-13 actuals.
<b>6.</b>	<b><u>Lease Rental:</u></b>	
(i)	The cost statement shows that the ISHPL has incurred an amount of ₹399.58 lakhs and ₹419.90 lakhs towards lease rent for the years 2010-11 and 2011-12 to KOPT respectively. The License Agreement entered between the ISHPL and KOPT provides a rebate of 2.5% on the lease	ISHPL appears to have considered the impact of rebate in its calculations.

	rent if the payment is made by the stipulated due date. In this context, the ISHPL to confirm with workings that the actual lease rent paid by it to the KOPT for the years 2010-11 and 2011-12 are after availing a rebate of 2.5%. Similar confirmation to be furnished with workings for the years 2012-13 also.	
(ii)	The detailed workings for lease rent estimates indicating the rate and area, after considering the discount of 2.5% for timely repayment of lease rent to KOPT to be furnished for the years 2013-14 to 2015-16.	Lease Rent paid to KOPT, HDC for the year 2012-13 (after 2.5% rebate) is ₹441.4 Lakh. On 5.1% escalation basis, as per Licence Agreement, it works out to ₹463.9 Lakh for 2013-14, ₹487.5 Lakh for 2014-15 and ₹512.4 Lakh for 2015-16.
7.	<b>Insurance Cost:</b>	
(i)	(a) The ISHPL to furnish the break-up of actual insurance cost for the years 2010-11 to 2012-13 for the assets related to berthing activity and cargo related activity separately supported by documentary proof.	Berth No 4 A at Haldia is covered by PSU Insurance Company in respect of the insurance cover on the assets. The following are the covers in respect of the Operations at Berth 4A. (1) Port package policy which covers all the assets created at the Port Area by ISHPL. This policy is in line with the policy cover taken by Port terminal throughout the world and is a standard policy with Lloyds. This includes covers such as machinery break down, port blockage, wreck removal, and consequential loss arising out of the insured perils. <b>(Net Premium for 2012-13 – ₹135.99 Lakh)</b> (2) General fire & allied perils and the consequential loss of profits policy covering all the assets, including covers for damages due to Acts of God which can be insured. <b>(Net Premium for 2012-13 – ₹17.18 Lakh)</b> (3) There is a special policy on coal stock held at the yard as required by Steel Authority of India. <b>(Net Premium for 2012-13 – ₹6.40 Lakh)</b>
	(b) The reason for around 12.40% increase in the actual insurance cost for the year 2011-12 over the year 2010-11 and reduction of around 4% in the estimated insurance cost for the year 2012-13 over the actual of 2011-12 to be furnished.	ISHPL has paid the Insurance premiums for all the financial years to PSU Insurance Company and has updated the cost statements accordingly.
(ii)	The basis for estimating the insurance cost for the years 2013-14 to 2015-16 to be furnished separately for the assets relating to berthing activity and cargo related activity supported with workings.	Berth No 4 A at Haldia is covered by PSU Insurance Company in respect of the insurance cover on the assets. The following are the covers in respect of the Operations at Berth 4A. (1) Port package policy which covers all the assets created at the Port Area by ISHPL. This policy is in line with the policy cover taken by Port terminal throughout the world and is a standard policy with Lloyds. This includes covers such as machinery break down, port blockage, wreck removal, and consequential loss arising out of the insured perils. <b>(Net Premium for 2013-14 – ₹137.95 Lakh)</b> (The document furnished by the ISHPL in this regard is a copy of the Terminal Operators Package Policy for the period from 01.04.2013 to 31.03.2014. The document reflects the premium amount of ₹152.79 lakhs.) (2) General fire & allied perils and the consequential loss of profits policy covering all the assets, including covers for damages due to Acts of God which can be insured. <b>(Net Premium for 2013-14 – ₹17.08 Lakh)</b> (The document furnished by the ISHPL in this regard is a copy of the Standard Fire and Special Perils Policy for the period from 01.05.2013 to 30.04.2014. The document reflects the premium amount of ₹16.30 lakhs.) (3) There is a special policy on coal stock held at the yard as required by Steel Authority of India. <b>(Net Premium for 2013-14 – ₹6.82 Lakh)</b> (The document furnished by the ISHPL in this regard is a copy of the Special Contingency Insurance Policy for the period from 01.05.2013 to 30.04.2014. The document reflects the premium amount of ₹7.66 lakhs.) To arrive at the Insurance cost for the years 2014-15 and 2015-16, an escalation factor of 7% as notified by TAMP is taken into consideration.
(iii)	The escalation factor of 6.50% considered in the estimates of insurance cost for the years 2013-14 to 2015-16 over the estimates of respective previous years to be justified. It is to be confirmed whether the proposed additions to gross block amounting to ₹80 lakhs and ₹350 lakhs estimated in the year 2013-14 and 2014-15 are taken into account for estimation of insurance cost.	ISHPL has revised the escalation factor from 6.5% to 7% as notified by TAMP for FY: 2013-14 for considering the estimates of Insurance cost for the years 2014-15 to 2015-16 over the actual payable to FY: 2013-14 which includes the insurance coverage for D G Sets also.
(iv)	As per provision 7.1 (y) of License Agreement, the insurance cost for the assets shall be for replacement at market value and calculation of depreciation on the replacement value. The workings for estimation of insurance cost for the years 2013-14 to 2015-16 calculated in line with the License Agreement provisions to be furnished in support of the estimates for the said three years.	Berth No 4 A at Haldia is covered by PSU Insurance Company in respect of the insurance cover on the assets. The following are the covers in respect of the Operations at Berth 4A. (1) There is a port package policy which covers the areas specific to the port business, applicable worldwide in respect of ports and terminals, (2) There is a general fire & allied perils policy covering all the assets. (3) There is a special policy on coal stock held at the yard. The Insurance premium payable is a factor of two elements (1) Insured value (2) rates of premium.

		<p>The assets at Berth 4A are insured at replacement value as required by the insurance companies. To get the replacement values, the historic values are inflated every year by the inflation rates (max 10%). Any insurance below this value will amount to under insurance and in the unfortunate event of a claim, insurance will only pay pro-rata if there is under insurance. Moreover it is always preferable to insure at replacement value since the purpose of insurance is to get the equipment replaced in case of accident etc. Considering these points, good industry practice is to insure at replacement values rather than depreciated values for safer coverage. The license agreement conditions only protects the port in the event of loss whereas for a business which is continuing in nature the assets have to be insured at replacement costs for reasons stated above.</p> <p>The insurance premium rates (primarily for the port package policy) are driven by the rates prevailing in the international market year after year. While Indian Insurance Company has control on the general insurance rates like fire and other perils, they are dependent on the international re-insurance markets for the port package policy. The international rates depend upon the claim experience of the insurance companies globally in this sector and also on the claims lodged by Berth No 4A. However, in view of our big claim, we expect our rates to increase further. We have a good relationship and able to negotiate favorable rates and discounts with the insurance companies year after year much less than the increases that is prevalent internationally.</p> <p>In view of the foregoing it may be difficult to substantiate the increase in insurance premiums as requested. Since the cover is being taken with PSU Insurance Company, we believe that we are not paying high premiums. The charge to P&amp;L account is based on the actual premiums paid net of discounts and only covers the assets with Berth No 4A.</p>																												
8.	<b><u>Other expenses:</u></b>																													
(i)	<u>Testing and survey charges</u> As the service is outsourced by ISHPL, the actuals for 2011-12 and 2012-13 and also the estimates of ISHPL for the years 2013-14 to 2015-16 to be substantiated with copy of contract supported with detailed workings.	The actual expenditure on Testing & Survey charges for FY: 2011-12 & 2012-13 has been updated. The present Agreement is valid up to 31 <sup>st</sup> March 2014. Thereafter, fresh agreement will have to be executed. For which, the ISHPL has estimated the escalation @7% per year as notified by TAMP.																												
(ii)	<u>Photography expenses</u> The actual / estimated photography expenses considered in the cost statement for the years 2010-11 to 2015-16 to be justified with cost details supported by workings.	The actual expenditure up to FY: 2012-13 is updated in Cost statements and thereafter, the escalation @ 7% per year is estimated per year as notified by TAMP.																												
(iii)	During the last tariff review, the ISHPL was once again advised to come up with an Efficiency Linked Tariff Scheme (ELTS) in order to consider demurrage as admissible cost. (Para 17 (c) (ii) of Order dated 19 January 2011). However, the ISHPL has so far not come up with any such proposal. Hence, the cost statements to be revised excluding the demurrage expenses.	<b>Demurrage payable in case of delay in the ship turn-round beyond agreed norms is to be reimbursed by ISHPL. On the basis of figures for the past years, ISHPL has considered demurrage amount for the projected years. Demurrage will be payable, if any ship is delayed, i.e., tariff is indirectly linked to performance.</b>																												
9.	<b><u>Depreciation:</u></b>																													
(i)	As per Clause 2.7.1 of tariff guidelines of March 2005, depreciation has to be calculated as per Straight Line Method following the life norms as per Companies Act or based on the life norms prescribed in the Concession agreement whichever is higher. With reference to the depreciation considered by ISHPL in the cost statement it is seen that the depreciation also includes amortization and obsolescence as revealed by the audited annual accounts for the years 2010-11 and 2011-12. The ISHPL to, therefore, clarify with regard to amortization considered in the depreciation. If any assets are removed from the books of accounts due to obsolescence, the profit on sale of such obsolete assets, if any, may be captured in the cost statement.	Sale of these obsolete assets are practically impossible and hence any profit on such sale does not arise.																												
(ii)	As recorded in Para 17(viii) of the last tariff Order dated 19 January 2011, depreciation on the replaced PLC/VVVF drive in ship unloaders was considered on Straight Line Method for the remaining useful life of the ship unloaders considering the life of ship unloaders as 14 years as adopted by ISHPL commencing from the year 2004-05. In this context, the treatment given to the depreciation for the years 2010-11 to 2015-16 on the replaced PLC/VVVF drive in the cost statement to be furnished with detailed workings.	<p>The detailed workings for computation of Depreciation of PLC / VVVF Drives are given below:</p> <p style="text-align: right;">(₹ in lakhs)</p> <table><tr><th>Years</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>Total cost Siemens make PLC/ VVVF Drive systems</td><td>--</td><td>516.91</td><td>516.91</td><td>.516.91</td><td>.516.91</td><td>.516.91</td></tr><tr><td>Norms adopted</td><td colspan="6">Considering 14 years of useful life commencing from the year 2004 - 05</td></tr><tr><td>Depreciation to be considered for Form – 4A</td><td>---</td><td>0.20</td><td>73.87</td><td>73.87</td><td>73.87</td><td>73.87</td></tr></table>	Years	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	Total cost Siemens make PLC/ VVVF Drive systems	--	516.91	516.91	.516.91	.516.91	.516.91	Norms adopted	Considering 14 years of useful life commencing from the year 2004 - 05						Depreciation to be considered for Form – 4A	---	0.20	73.87	73.87	73.87	73.87
Years	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16																								
Total cost Siemens make PLC/ VVVF Drive systems	--	516.91	516.91	.516.91	.516.91	.516.91																								
Norms adopted	Considering 14 years of useful life commencing from the year 2004 - 05																													
Depreciation to be considered for Form – 4A	---	0.20	73.87	73.87	73.87	73.87																								
(iii)	The ISHPL to confirm that the depreciation figures considered by it for the years 2010-11 to 2015-16 is in compliance of clause 2.7.1 of the tariff guidelines of March 2005.	The Depreciation as provided in the cost statement is in line with clause 2.7.1 of the Tariff guidelines of March, 2005.																												

10.	<b>Management and Administrative overheads:</b>									
(i).	Please list out the items considered under Management and Administrative overheads.	<b>These are the items considered in the estimates of General Administration Expenses”:</b>  1. Salaries and Allowances 2. Contribution to PF & Gratuity 3. Staff Welfare 4. Photographic Expenses 5. Advertisement 6. Rent for Corporate Office at Kolkata 7. Telephone & Postage 8. Printing & Stationery 9. Travelling & Conveyance 10. Professional fee 11. Security Charges 12. Bank Charges 13. Miscellaneous Expenses 14. Bad Debts, if any								
(ii).	The escalation factor of 6.50% considered in estimation of this expense for the years 2013-14 to 2015-16 over the respective estimates of previous years to be justified.	The escalation factor has been revised from 6.5% to 7% for estimation of expenses for the years 2013-14 to 2015-16 as per notified escalation factor by TAMP.								
11.	<b>Capital employed:</b>									
(i).	The ISHPL to furnish the details of additions to Gross Block shown in the cost statement to the extent of ₹517 lakhs and ₹425 lakhs under ‘Plant & Machinery’ for the years 2011-12 and 2012-13 respectively.	<p>The expenditure of ₹517 Lakh (approx.) incurred for supply, installation and commissioning of Siemens make PLC/ VVVF Drive systems in both the ship unloaders as additions to Gross Block under “Plant &amp; Machinery” as per details given below:</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>₹ in lakhs</th></tr><tr><td>PLC / VVVF Drive System for Ship Unloader #1</td><td>264.55</td></tr><tr><td>PLC / VVVF Drive System for Ship Unloader #2</td><td>252.36</td></tr><tr><td><b>Total</b></td><td><b>516.91</b></td></tr></table> <p>Further, the above figures have been verified &amp; certified by the Statutory Auditors.</p> <p>Whereas, ₹425 Lakh was on account of D G Sets which could not be included to Gross Block of Fixed Assets due to non-completion of certain Statutory formalities. ISHPL expects to complete D G Sets in FY 2013-14 and has included in the Gross Block of Fixed Assets in FY: 2013-14.</p>	Particulars	₹ in lakhs	PLC / VVVF Drive System for Ship Unloader #1	264.55	PLC / VVVF Drive System for Ship Unloader #2	252.36	<b>Total</b>	<b>516.91</b>
Particulars	₹ in lakhs									
PLC / VVVF Drive System for Ship Unloader #1	264.55									
PLC / VVVF Drive System for Ship Unloader #2	252.36									
<b>Total</b>	<b>516.91</b>									
(ii).	Likewise, ISHPL to furnish the details of ₹261 lakhs shown as deletion from Gross Block shown in the cost statement for the years 2011-12 under ‘Plant & Machinery’.	₹261 Lakh shown as deletion from the Gross Block of Fixed Assets is due to the replacement of obsolete Alstom make PLC / VVVF Drive Systems of both the Ship unloaders for which there is unlikely to be any salvage value. Further, the above figures have been verified & certified by the Statutory Auditors.								
(iii).	The ISHPL has envisaged capital expenditure of ₹425 lakhs and ₹80 lakhs in the year 2012-13 and 2013-14 respectively towards DG sets and installation of high mast towers. Status of these two capital works to be furnished with the documentary proof. It is to be confirmed whether the cost of DG sets has been capitalized in the year 2012-13, if commissioned in the year 2012-13.	Status of D G Sets has been provided in Para (ii) above. Further during the period under review, ISHPL has increased the illumination at certain sensitive areas and this additional illumination seemed to be adequate and hence the plan for installation of high mast tower for lighting was kept in abeyance								
(iv).	The ISHPL has stated in its covering letter about the stack yard extension in the year 2014-15 at ₹350 lakhs. In this regard, the ISHPL to clarify / furnish the following:									
	(a). Justification for extension of stack yard when the traffic estimated by ISHPL is only at 2.30 million tonnes each in the year 2014-15 and 2015-16. It is noteworthy that ISHPL has handled around 3.29 Million tonnes in the year 2009-10 with the existing stack yard capacity.	<p>A plot of land within the licensed premises had been earmarked by ISHPL for expansion of stack yard. However, this was required to be occupied by the two D. G. Sets in view of advice from statutory bodies / supplier as it was felt that the plot earmarked for D G Sets was not suitable.</p> <p>Hence, it was not possible to implement expansion of stack yard as the plot of land now available within the premises was not found to be suitable.</p>								
	(b). Additional land, if any, proposed to be obtained from the KOPT for extension of the stack yard.									
	(c). The treatment given in the cost statement for the amount of ₹350 lakhs and the license fee payable to the additional land for extension of stack yard.									
	(d). The basis for the estimate of ₹350 lakhs considered for extension of stack yard along with cost details.									
(v).	The cumulative depreciation furnished in Form 4A at the end of the previous year 2010-11 for Railway Yard and for Plant & Machinery at the end of year 2011-12 differs from the relevant schedules forming part of Balance Sheet. The ISHPL to clarify.	The Revised Proposal takes into account the actuals for the year 2010-11 and 2011-12. The revised proposal reflects the position.								
(vi).	With reference to current assets, the ISHPL to furnish / clarify the following:									

	(a). As regards Sundry Debtors, the ISHPL, in its letter dated 9 November 2012, has stated that ISHPL has considered 70% of dues from SAIL for 15 days as Debtors outstanding. As per Clause 1.2 General Terms & Conditions of the existing and proposed SOR of ISHPL, the cargo related charges shall be paid before the goods are removed. Hence, the question of considering value of sundry debtors in working capital does not arise. As per the norms, two months' estate income and two months' terminal charges payable by Indian Railways are the limit for allowable sundry debtors. However, Authority's Order dated 30 September 2008 permits the outflow of certain items arising from contractual obligations of LA to be taken as a part of sundry debtors. Accordingly, the Authority in its Order dated 19 <sup>th</sup> January 2011 allowed one month's average lease rent based on the annual lease rent actually paid by the ISHPL for the relevant years, as the value of 'sundry debtors'. In this backdrop, the ISHPL to furnish the details of prepayment/ advances made, if any, to the Licensor as per the LA for all the years under consideration.	Unlike major ports, ISHPL does not operate any railway system and also does not have large estate to be let out. Hence apparently the estate rentals and terminal charges are not strictly relevant in our case. Though normally cargo and vessel related charges are recovered in advance by major ports. ISHPL recovers only berth hire charges in advance and bills cargo related charges to port users. Sundry debtors have been estimated on the basis of anticipated credit period and hence, this may be allowed. Further, the Authority in its Order dated 19 <sup>th</sup> January 2011 allowed One month's average lease rent payable to HDC, KOPT based on annual lease rent paid / payable by ISHPL for the relevant years as the value of Sundry Debtors.  Apart from above, it is worth to mention here that as per the terms of the concession agreement ISHPL furnished a Bank Guarantee for ₹10 Crores to KOPT towards payment obligations. This Bank Guarantee was en-cashed by HDC, KOPT, during the FY: 2009-10 against a disputed payment obligation. Since this is disputed by ISHPL as not payable to KOPT as per the Licence Agreement this amount is shown as Advance paid to HDC, KOPT under protest. As per Revised Tariff guidelines this is neither an expenditure nor can be adjusted presently as expenditure for future years. Moreover since ISHPL is still of the view that it is not payable and is a wrongful encashment by HDC, KOPT, therefore it may be adjusted with the Royalty payable to HDC, KOPT for future years. Hence, it can be suitably taken as Prepayment / advance against Royalty for all the future years under review.																												
	(b). The working done for arriving at actual value of inventory considered in Form-4A for the years 2010-11 and 2012-12 and for the estimated amount for the year 2012-13 to be furnished. In this regard, ISHPL to follow the norms prescribed in Clause 2.9.9 of the tariff guidelines of March 2005. Similar working to be furnished for the year 2013-14 to 2015-16.	The cost of Inventory is in line with the norms as prescribed under the clause 2.9.9 of the Tariff Guidelines of March, 2005. The details / workings of the same are given below: <table><tr><th>Years</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>Actual / Estimated Consumptions of Spares (Annually)</td><td>245.66</td><td>273.11</td><td>301.53</td><td>330</td><td>330</td><td>330</td></tr><tr><td>Norms as per Clause 2.9.9</td><td colspan="6">six months' average consumption of stores excluding fuels</td></tr><tr><td>Inventory allowed/ to be considered for Form – 4A</td><td>122.83</td><td>136.55</td><td>150.77</td><td>165</td><td>165</td><td>165</td></tr></table>	Years	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	Actual / Estimated Consumptions of Spares (Annually)	245.66	273.11	301.53	330	330	330	Norms as per Clause 2.9.9	six months' average consumption of stores excluding fuels						Inventory allowed/ to be considered for Form – 4A	122.83	136.55	150.77	165	165	165
Years	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16																								
Actual / Estimated Consumptions of Spares (Annually)	245.66	273.11	301.53	330	330	330																								
Norms as per Clause 2.9.9	six months' average consumption of stores excluding fuels																													
Inventory allowed/ to be considered for Form – 4A	122.83	136.55	150.77	165	165	165																								
	(c). It is observed that there is a variation in the amount of actual cash balance shown in Form – 4A and the figures appearing in the audited annual accounts for the years 2010-11 to 2011-12. The ISHPL to clarify.	This aspect has been reviewed in the Revised Proposal.																												
(vii).	With reference to the Working Capital shown in the cost statement for the years 2010-11 to 2015-16, the ISHPL to furnish/ clarify the following:																													
	(a). The amount of estimated sundry debtors for the years 2010-11 to 2015-16 shown in Form – 4A to be reviewed in the light of the observation made at Para vi (a) above by us.	Refer reply made at Para (vi) (a) above.																												
	(b). With reference to the estimated inventory of ₹118 lakhs, ₹127 lakhs and ₹118 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively, the ISHPL to justify the same with workings following the norms prescribed in Clause 2.9.9. of the Tariff Guidelines of March 2005.	Refer reply made at Para (vi) (b) above.																												
	(c). Loans & Advances (DG Sets & Security Deposit) considered as part of Working Capital for the years 2010-11 to 2015-16 to be justified keeping in view the tariff guidelines of March 2005.	In respect of D G Sets, the same will be capitalized in FY: 2013-14 and hence TAMP should consider all the payments made as advances against supply of D G Sets and accessories during FY: 2010-11 & FY: 2011-12 under the head Loans & Advances. Further, during the FY: 2012-13, it has booked under the head "Capital Work in Progress pending certain statutory formalities to be over to include in the Gross Block of Fixed Assets. As regard to Security Deposit, it is mandatory deposit for obtaining land under lease / Way Leave License from HDC, KOPT as per License Agreement. Hence, ISHPL strongly feels that this need to be considered appropriately under the head Loans & Advances by TAMP. ISHPL trust, HDC, KOPT will also support this view taken by ISHPL.																												
12.	<b>Scale of Rates:</b>																													
(i).	It is seen from the proposed Draft Scale of Rates that the increase sought by ISHPL is in the range of 15% to 72% in the cargo handling charges and no increase is sought in the tariff item relating to quarterly survey of stock. In this connection, the ISHPL to furnish an analysis with workings to show that the cost position reflected by the subactivity-wise cost statements namely cost statement for wharfage/ on-board stevedoring, cost statement for handling, and cost statement for transportation / delivery can be correlated with the percentage of increase sought in various tariff items and status quo sought in the tariff	The Revised SOR is furnished. The increase sought in the Revised Proposal is reasonable with reference to the estimated cost based on the past experience.																												



	item relating to Quarterly Survey of Stock. It is to be noted that in the absence of such analysis and workings, increase or decrease may have to be ordered depending on the financial / cost position, 'across the board' for the cargo handling activity as a whole.	
(ii).	The Berthing activity shows an average deficit of around 110% for the years 2013-14 to 2015-16 as per the cost statement furnished by ISHPL for that activity. That being so, the reason for seeking 7% increase over the existing rate of Berth hire to be explained with the basis for 7% increase sought.	The Revised SOR is furnished.
(iii).	The penal rate of interest proposed in Clause 1.2(ix) under General terms & conditions may be updated with the prevailing Prime Lending Rate (PLR) of State Bank of India.	The ISHPL desires to follow State Bank of India as the reference bank. The ISHPL has amended the relevant clause suitably.
(iv).	The increase of 7% sought in the minimum berth hire charges to be justified.	The Revised SOR is furnished. Further, the average GRT is 40,021 and the average stay of the vessel at the Berth No. 4A is about 52 hours. This translates in to a berth hire amount of $(40021 \times 0.0040 \times 52) = \text{US\$ } 8324.37$ . As compared to this, the increase sought in the minimum Berth Hire Charge of US\$400 is not excessive.
(v).	As per the wharfage schedule and Shore Handling schedule prescribed in the existing SOR of ISHPL, levy of wharfage charges covers the activity of transfer of cargo upto 2 <sup>nd</sup> Transfer Point (TP-2) and the levy of Shore Handling charges covers the activities commencing from conveying the cargo from TP-2 to the stack yard in ISHPL premises. That being so, the reason for extending the scope of levy of wharfage charges to transfer of cargo upto stack yard in the proposed Scale of Rates is not clear. Since the Schedule of Shore handling charges in the proposed SOR covers the activity of conveying the cargo from TP-2 to the stack yard in line with the existing arrangement, the proposed wharfage schedule to be amended in tandem with the existing wharfage schedule.	The Revised Proposal is furnished after amending the clause suitably.
(vi).	In the Schedule of Shore Handling charges prescribed in the existing SOR of ISHPL, coastal rate has been prescribed. The reason for not proposing coastal rate for shore handling charges to be furnished.	The Revised Proposal is furnished.
(vii).	In the Schedule of Delivery charges, ISHPL has proposed 72% increase in charges for delivery of cargo by loading trucks by conventional method. The justification for such steep increase to be furnished with cost details.	The Proposed increase in charges for delivery of Cargo by loading trucks through conventional method is due to steep increase in fuel cost, labour charges, maintenance charges including tools & tackles and is based on market trends.
(viii).	As stated earlier, the ISHPL has proposed a new tariff item namely "Providing manpower for manual sampling, Packing & delivery of Gunny Bags as per instructions of consignee". In this connection, the ISHPL to;	The clause is deleted.
	(a). Justify the proposed rate of ₹10 per tonne supported by cost of providing man power for the said activity.	
	(b). Furnish estimated additional income arising out of the proposed charges yearwise for the year 2013-14 to 2015-16.	

9. The KOPT was requested to furnish its specific comments on some points on the ISHPL proposal vide our letter dated 30 May 2013. The KOPT has responded vide its letter dated 04 November 2013. The response of the KOPT was forwarded to the ISHPL for its comments. The ISHPL vide its letter dated 9 December 2013 has responded to the comments of KOPT. The points raised by us, the response of the KOPT and the reply of ISHPL thereon are tabulated below:

Sr. No.	Specific points raised by us	Response of KOPT	Reply of ISHPL
(i).	Proposed capital expenditure of ₹350 lakhs by the ISHPL during the year 2014-15 towards stack yard extension.	ISHPL has not submitted any plan for extension of stack yard indicating details and/or costs thereof. Although as per requirement under TAMP's procedure, ISHPL has not furnished any information in Form-4B (Details of additions to Gross Block) in respect of the indicated stack yard extension. As such, KOPT is not in a position to offer any comments on the issue.	A plot of land within the licensed premises had been earmarked by ISHPL for expansion of stock yard. However, this site had to be allocated for installation of two D.G. sets was not suitable. Hence it was not possible to implement expansion of stock yard.
(ii).	The estimated lease rental furnished in the cost statement by the ISHPL for the years	As per KOPT books of accounts, the actual estate rentals paid by ISHPL (excluding	The difference, if any, in the estimated lease rental furnished by ISHPL in the cost

2012-13 to 2015-16.	<p>Service Tax during 2011-12 and 2012-13 are as below:  2011-12 ₹4.18 crore  2012-13 ₹4.39 crore</p> <p>Further, considering the above actual payment against bills raised and provision of the License Agreement entailing 5.1% increase in rate every year, the estate rental payable by ISHPL for 2013-14 to 2015-16 as per KOPT estimate are as below:  2013-14 ₹4.62 crore  2014-15 ₹4.85 crore  2015-16 ₹5.10 crore</p>	statement of Revised proposal and as per KOPT estimate may be due to rounding off.
---------------------	--	--

10. A joint hearing in this case was held on 07 August 2013 at the Kolkata Port Trust (KOPT) premises. At the joint hearing, the ISHPL, KOPT as well as the users have made their submissions.

11.1. During the joint hearing, the ISHPL expressed its desire to rework its tariff proposal. After reminder, the ISHPL vide its letter dated 11 November 2013 has filed its revised proposal. The main points made by ISHPL in its revised proposal are summarized below:

- (i). The financial projections is based on traffic of 2.75 million tonnes each for the years 2013-14 to 2015-16.
- (ii). As regards the mix between coastal cargo and import cargo, it is assumed to handle 10% of coastal cargo during FY 2013-14, 15% in the year 2014-15 and 25% in the year 2015-16.
- (iii). The projected costs for the financial years 2014 to 2016 are based on current actual adjusted for volume and average inflation of 7% as specified in TAMP circular.
- (iv). Royalty has been considered as per LA based on the existing Scale of Rates at KOPT. In case, KOPT's Scale of Rates undergo revision, corresponding revision need to be made in the projection of royalty cost in ISHPL proposal.
- (v). Insurance claim received during the FY 2012-13 for the repair jobs for ship unloaders undertaken during FY 2011-12 has been adjusted with the Repair & Maintenance cost in the cost statements.
- (vi). DG set could not be capitalized during last year pending certain statutory formalities. The statutory formalities are getting completed during the current year and consequently the capitalization will happen during the current year 2013-14.
- (vii). On the basis of the existing tariff, the terminal will result in a deficit even after the adjustments made as per TAMP guidelines. The terminal will still have an average deficit over 12% warranting the minimum increase that ISHPL has sought from this Authority.

11.2. A comparative position between the estimated financial/cost position at the existing level of tariff as shown in the consolidated income and cost statements furnished by the ISHPL in its original proposal dated 9 November 2012 and updated proposal dated 11 November 2013 are summarized below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Original proposal dated 9 November 2012			Revised proposal dated 11 November 2013		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
1.	Traffic (in million tonnes)	2.3	2.3	2.3	2.75	2.75	2.75
2.	Operating income	5068	4882	4882	6671	6558	6328
3.	Net surplus / deficit after return	- 1737	-2042	-2145	- 573	-889	-1211
4.	Net deficit as a percentage of operating income	(-) 13.8%	(-) 41.8%	(-) 43.9%	(-) 3.6%	(-) 13.6%	(-) 19.1%
5.	Average net deficit as a percentage of operating income	(-) 33.17%			(-) 12.1%		

11.3. The ISHPL has also modified the rates proposed by it in its original proposal dated 9 November 2012. A comparative position between the rates proposed in the original proposal and revised proposal under main tariff categories are tabulated below:

Sl. No.	Main tariff category	Existing rates (₹)	Original proposal dated 9 November 2012		Revised proposal dated 11 November 2013	
			Rates proposed (₹)	% of increase sought	Rates proposed (₹)	% of increase sought
1.	Berth Hire (US \$)	0.0028	0.0030	7%	0.0040	43%
2.	Supply of manpower & mobile equipment	9.57	12.40	30%	10.05	5%
3.	Wharfage	78.30	102	30%	82.22	5%

4.	Shore handling charges	91.35	128	40%	114.19	25%
5.	Delivery charges	30.45	36	18%	31.97	5%
6.	Ground rent	43.50	50	15%	50	15%
7.	Loading, reloading & restacking	17.40	30	72%	30	72%

11.4 Based on a scrutiny of the revised proposal, the ISHPL was requested vide our letter dated 09 January 2014 to furnish the additional information/ clarification arising out of its revised proposal. In spite of reminders, the ISHPL has not responded to the additional queries till the finalization of the case. The additional information/clarification sought from ISHPL on its revised proposal are as follows:

- (i) The ISHPL, in its revised proposal dated 11 November 2013, has projected the traffic at 2.75 million tonnes for all the three years viz., 2013-14 to 2015-16 without considering any volume growth. The ISHPL to furnish the reason for projecting constant traffic for all the three years from 2013-14 to 2015-16.
- (ii) The ISHPL was requested vide our letter of even number dated 30 May 2013, *inter alia*, to furnish the breakup of actual "other income" realized on account of rendering miscellaneous (optional) services during the years 2010-11 and 2011-12 amounting to ₹1049 lakhs and ₹1290 lakhs respectively. The ISHPL in its response under cover of its letter dated 11 November 2013 has not furnished the requisite details. Further, it is seen from the updated proposal of ISHPL that it has realized "other income" of ₹2170 lakhs during the year 2012-13 and it has estimated income of ₹754 lakhs on this account for each of the subsequent three years 2013-14 to 2015-16. In this backdrop, the ISHPL to explain the reason for estimating 'other income' for the years 2013-14 to 2015-16 at 65% lower as compared to the actual 'other income' for the year 2012-13. The ISHPL is to furnish the workings of actual "other income" for the years 2010-11 to 2012-13 stating therein the item of charge, the rate applied and the volume of cargo to which the rate is applied.
- (iii) With respect to information sought by us vide our letter dated 30 May 2013, *inter alia*, towards insurance cost and in response the clarification furnished by the ISHPL under cover of its letter dated 11 November 2013, the following to be furnished:
  - (a) At Sr.No.I-E(iii) for Operating Cost, the ISHPL has shown an amount of ₹2.13 lakhs, ₹2.46 lakhs and ₹3.62 lakhs towards the insurance premium paid for loss of profit policy for the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13 respectively in the 'Statement reconciling the Expenses/Income as per Cost statement with the Annual Accounts'. The ISHPL to substantiate the position with documentary evidence.
  - (b) It is seen from the details furnished by the ISHPL at Sr. No. I-E. (7)(i)(a) for Insurance Cost for the year 2012-13 that the total net premium for the three policies viz., Port package policy (₹135.99 lakhs), General fire and allied perils and consequential loss of profit policy (₹17.18 lakhs) and special policy on coal stock (₹6.40 lakhs) works out to ₹159.57 lakhs whereas the annual accounts reflects an amount of ₹157.60 lakhs towards insurance cost for the year 2012-13. The ISHPL to reconcile the difference.
  - (c) In the details furnished by the ISHPL at Sr. No. I-E.(7)(ii) for three insurance policies for the year 2013-14, an amount of net premium of ₹137.95 lakhs for the port package policy is shown. However, it is seen from the copy of Port package policy No.111900/22/2014/124 furnished by the ISHPL for the year 2013-14 that the annual premium for port package policy excluding service tax is ₹135.98 lakh. The ISHPL to clarify in this regard.
- (iv) During the last review, the ISHPL had furnished a copy of work order dated 27 August 2010 placed on a private party for ₹236 lakhs for PLC/VVVF drive for one ship unloader. In the revised proposal dated 11 November 2013, the ISHPL has, in Form 4A for Capital Employed, considered ₹517 lakhs for 2 PLC/ VVVF drives as addition to the gross block towards PLC/ VVVF drives during the year 2011-12. Further, the ISHPL has, in the detailed workings furnished at Sr. No. I-E(9)(ii), considered ₹0.20 lakh depreciation for the year 2011-12 and ₹73.87 lakh for each of the years 2012-13 to 2015-16 for PLC/ VVVF drives. In this regard, the ISHPL to furnish the detailed calculation for depreciation charged for both the PLC/ VVVF drives for each of these years.

12.1. As decided at the joint hearing, the ISHPL was requested to forward a copy of its revised proposal to the KOPT as well as to the concerned users. The KOPT and the users were requested to furnish their comments on the revised proposal of ISHPL to this Authority and with a copy endorsed to ISHPL. The ISHPL was requested to furnish its comments on the comments of the users/ user organisations.

12.2. As stated earlier, the ISHPL vide its letter dated 11 November 2013 has filed its revised proposal. Since the revised proposal of ISHPL did not make a mention about ISHPL forwarding a copy of its revised proposal to the KOPT as well as to the concerned users, the ISHPL was requested vide our letter dated 19 November 2013 to confirm the circulation of its revised proposal dated 11 November 2013 to KOPT and to the concerned users/user organizations. After a reminder dated 6 December 2013, the ISHPL vide its letter dated 9 December 2013 has confirmed the circulation of its revised proposal to KOPT and the concerned users/user organizations.

12.3. Some of the users viz., Indian National Shipowners Association (INSA), Steel Authority of India (SAIL) and KOPT have furnished their comments on the revised proposal. These comments have been forwarded to the ISHPL as feedback information. The ISHPL did not respond either to the comments of the users or of the KOPT till the finalization of the case, inspite of reminders.

13. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

14. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i) The existing Scale of Rates of the International Seaports (Haldia) Private Limited (ISHPL) was last revised vide Order dated 19 January 2011 with a tariff validity upto 31 March 2013. Vide the said Order, an increase of 11% in the then existing berth hire charges of ISHPL was granted and status quo in the rates of other tariff items was maintained.  
The validity of the Scale of Rates of ISHPL stands extended till 30 June 2014 or the date of effect of the revised Scale of Rates, whichever is earlier, subject to fully adjusting the additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return accruing to the ISHPL for the period post 1 April 2013 in the tariff to be determined.
- (ii) The ISHPL filed its proposal for general revision of its Scale of Rates in November 2012. This proposal was taken up for consultation with the relevant users. During the processing of the case, since the financial year 2012-13 was already over, the ISHPL was requested to update the cost statements with actuals for the year 2012-13. The ISHPL was also requested to review the estimates for the years 2013-14 to 2015-16 based on the actuals for the year 2012-13. Further, during the joint hearing held on 07 August 2013, the ISHPL expressed its desire to rework its tariff proposal based on the actuals for the year 2012-13; and filed a revised proposal in November 2013, based on the actuals for the year 2012-13 and in the light of the queries raised by us. The revised cost statements furnished by the ISHPL under cover of its letter dated 11 November 2013 along with the submissions made by ISHPL during the processing of the case, are considered for the purpose of this analysis.
- (iii) The general revision of the Scale of Rates of all major port trusts and private terminals operating thereat is required to be carried out following the stipulations contained in the tariff guidelines of March 2005. The extended validity of the tariff guidelines of March 2005 had expired on 30 September 2013. This Authority took up the matter with the Ministry of Shipping (MOS) vide letter dated 28 September 2013 followed by reminders, requesting the MOS to advise this Authority on the tariff guidelines to be followed by this Authority beyond 30 September 2013 to dispose of the tariff proposals filed by the Major Port Trusts including KOPT and private terminals operating thereat. The MOS vide its letter dated 13 December 2013 has extended the validity of the 2005 Guidelines till 31 March 2014. Since the tariff of the Licensor port (KOPT) would have a bearing on the cost position of ISHPL (as royalty of ISHPL depends on the tariff of KOPT), the general revision proposal of KOPT was taken up first and disposed in February 2014. Subsequently, the revised proposal of ISHPL of November 2013 was taken up for finalization. Incidentally, the validity of tariff guidelines of March 2005 has been extended till 30 June 2014 as directed by the MOS.
- (iv) Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 mandates review of the actual physical and financial performance of the port at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff. The last review of the Scale of Rates of ISHPL was done in January 2011. Vide the Order of January 2011, the tariff for the ISHPL was fixed for the years 2010-11 to 2012-13, by relying upon the estimates for the said years. Thus, the estimates vis-à-vis actuals for the years 2010-11 to 2012-13 is to be analysed to assess the past performance of ISHPL. The physical and financial performance of ISHPL in the past period are discussed below:
  - (a) The aggregate of the actual traffic handled by ISHPL during the three year period from 2010-11 to 2012-13 works out to 7.48 million metric tonnes as against the estimated traffic of 7.30 million metric tonnes, registering a marginal positive variation of 2.47%.  
As recorded at para 17(v) of its Order of January 2011 if any significant variation in the coastal share estimated in the total traffic is found, the benefit accruing to ISHPL on account of such variation will be set off fully in the next review of its tariff.  
In this connection, it is relevant here to mention that as against the percentage of coastal traffic relied upon in the tariff order of January 2011 for the years 2010-11 to 2012-13 at 25%, 35% and 45% respectively, the actual percentage of coastal traffic is seen to be about 12%, 2% and 0% for the respective years. In this regard, it is noteworthy that though there is a variation between the estimates and actuals of the coastal traffic, the overall traffic variation is seen to be only a marginal positive variation of 2.47%, as discussed earlier. Since the coastal cargo is a constituent of the total cargo traffic and since it is not the practice to assess the variation in the individual cargo items in the total cargo mix in the tariff cases of all Major Port Trusts and Private Terminals operating thereat decided so far, the actual surplus of the

ISHPL after taking into account the admissible costs and permissible return which would also reflect the impact of the variation in the cargo mix of the traffic, as assessed for the years 2010-11 to 2012-13 and as discussed in the subsequent paragraphs, is set off as per the stipulation contained in the tariff guidelines of 2005, in the current tariff cycle i.e. 2013-14 to 2015-16.

- (b) The operating income viz., the cargo handling income as well as the vessel related income as reported in the audited annual accounts of ISHPL for the years 2010-11 to 2012-13 is considered in this analysis.

Though the annual accounts for the years 2010-11 to 2012-13 reflect the vessel related income at ₹337.63 lakhs, ₹231.03 lakhs and ₹380.06 lakhs respectively, the vessel related income considered by the ISHPL in the cost statement for the said three years is seen to be at a lower level of ₹263.64 lakhs, ₹195.38 lakhs and ₹340.58 lakhs. The difference of ₹73.99 lakhs, ₹35.65 lakhs and ₹39.48 lakhs for the said years respectively appears to be the income attributable to the ISHPL from the parking and double banking of vessels. The income from double/ triple banking operations has been seen as a part of estimated vessel related income for ISHPL considered in the last general revision of its tariff. That being so, there is no reason to exclude the income actually realized from double/triple banking operation from the analysis. Therefore, the higher level of vessel related income as reflected in the audited annual accounts during the years 2010-11 to 2012-13 is considered in the analysis. If there is problem between ISHPL and KOPT in realization of the income from double/triple banking of vessels, the matter is to be settled between them. Tariff fixation exercise cannot ignore an income captured in the audited accounts when the ISHPL is of the firm view that this item of income is its rightful due from KOPT. The doubt raised by the KOPT regarding the difference in the vessel related income shown in the cost statement as well as Annual Accounts for the years 2010-11 to 2012-13, is on account of ISHPL not capturing the income from double banking/ parking in the Cost statement.

The tariff fixing exercise also cannot recognize the discounts/rebates allowed by the private operator at his discretion. In this connection, the ISHPL has not responded to the specific query requesting it to furnish the details of the rebates and discounts, if any, allowed by ISHPL during the years 2010-11 to 2012-13. However, based on the coastal and foreign cargo traffic at ISHPL during the years 2010-11 to 2012-13 and taking into account the tariff prescribed in the Scale of Rates of ISHPL, it is seen that the cargo handling income as reflected in the Annual Accounts is as per the existing Scale of Rates of ISHPL. Therefore, the question of factoring of the impact of the rebates and discounts does not arise.

The KOPT has stated that the income from optional services (other income) is in excess of rates approved by this Authority. While the 'other income' estimates for the period 2013-14 to 2015-16 furnished by ISHPL are found to be as per the rates prescribed in the existing Scale of Rates, the position in this regard for the past period i.e. 2010-11 to 2012-13 could not be verified in the absence of workings not furnished by ISHPL, in spite of repeated requests made to it. The ISHPL is advised to refrain from charging rates higher than that approved by this Authority, if it so charges, for rendering the various services, which would be violation of Statute.

Further, to have a like to like comparison between the actuals and the estimates, the estimated income for the period from the effective date of implementation of the Order dated 19 January 2011 to 31 March 2013 is modified to reflect the increase in the berth hire charges granted.

For the purpose of analysis of past performance, the interest income earned by the ISHPL is not taken into account in line with the approach adopted in respect of other tariff cases of major port trusts and private terminals. Since the provision of expenses is not treated as an item of expenditure, the amount of provision added back is also not treated as an item of income. Thus, the Other income to the tune of ₹2.40 lakhs, ₹4.11 lakhs and ₹17.82 lakhs as reflected in the Annual Accounts for the years 2010-11 to 2012-13 is considered in the analysis.

- (c) The finance expenses i.e. interest expenses reflected in the Annual Accounts for the years 2010-11 to 2012-13 are excluded in line with the approach adopted in respect of other tariff cases of major port trusts and private terminals.

The ISHPL has stated to have not taken into account the Insurance cost on Loss of profit policy amounting to ₹2.13 lakhs, ₹2.46 lakhs and ₹3.62 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively. In this connection, it is relevant here to mention that Clause 7.1 (y) of LA requires the ISHPL to purchase and maintain insurance to cover against loss, damage, destruction of the berth, the terminal area and the ancillary facilities on the terminal for replacement at market value. Insurance cover taken for loss of profit is not as per the LA. It

is also relevant to mention here that the while fixing the tariff at ISHPL and Chennai International Terminal Private Limited (CITPL) in the past, the premium towards insurance cover taken for 'loss of profit' was not allowed as admissible expenses. Therefore, based on this position the approach adopted by ISHPL in not considering the Insurance cost on Loss of profit policy is accepted.

The cost item 'Other Expenses' in the Cost statement of ISHPL includes the Demurrage cost. During the last tariff review in January 2011, the ISHPL was advised to come up with an Efficiency Linked Tariff Scheme (ELTS) in order to consider demurrage as admissible cost. However, the ISHPL has so far not come up with any such proposal. Hence, in line with the approach adopted during the previous tariff reviews of ISHPL, the demurrage is not treated as an admissible item of expenditure in the current tariff revision exercise also.

- (d) In the case of ISHPL in the past, 91.33% of revenue share/royalty of ISHPL, being the percentage of the NPV of the revenue streams quoted by second highest bidder as compared to that of ISHPL, has been allowed as a pass through, in accordance with the provisions of clause 2.8.1 of the tariff guidelines of March 2005. Following the same approach, 91.33% of the actual royalty reported in the audited annual accounts for the years 2010-11 to 2012-13 has been considered as pass through in the past performance analysis. The dispute between KOPT and ISHPL in this regard is not gone into.
- (e) Write off of the preliminary expenses to the tune of ₹0.76 lakhs for each of the years 2010-11 to 2012-13 is also taken into account.
- (f) During the last revision of tariff of ISHPL in January 2011, the estimated cost relating to carrying out structural repairs in respect of 2 ship unloaders aggregating at ₹500 lakhs was considered as a Deferred Revenue Expenditure and was written off over a period of 7 years commencing from 2011-12. The unamortised portion of the deferred revenue expenditure in respect of the two ship unloaders was considered under capital employed for the purpose of allowing return. In the current tariff revision, the ISHPL in its initial proposal has stated to have adjusted the repair expenses of ship unloaders as deferred expenditure over a period of 7 years as directed by this Authority. However, in the absence of necessary workings relating to calculation of depreciation in the proposal of ISHPL, the said position could not be verified. The submission made by ISHPL in this regard is relied upon.
- (g) The ISHPL has considered the depreciation on the obsolete items under the Finance and Miscellaneous expenses in the Cost statement.
- (h) As per the 2005 guidelines, the Capital employed comprises of Net Fixed Assets and Working Capital. The net block of assets as considered by the ISHPL in its Cost statement for the years 2010-11 to 202-13 is as per the Annual Accounts for the respective years and thus, considered in the analysis. Clause 2.9.9 of the tariff guidelines of March 2005 prescribes norms for admissibility of working capital. The details of working capital considered in this exercise are as follows:
  - (i) Sundry Debtors are not taken into account, as it was not considered as part of Current assets in the earlier general revision of tariff of ISHPL. However, the prepayments and advance to be made by the private operators as per the license agreement to the respective licensor port is recognized as the limit for sundry debtors to the extent they are otherwise permissible as pass through, based on a Common Order of September 2008 passed by this Authority. In the last general revision of ISHPL, one month's average lease rent based on the annual lease rent actually paid by the ISHPL was allowed. The same position is maintained in this analysis of past performance also.
  - (ii) The ISHPL has stated that the inventory considered by it is in line with the norms prescribed as per clause 2.9.9 of the tariff guidelines of March 2005. Based on the actual annual consumption of stores and spares for the years 2010-11 to 2012-13, it has arrived at the amount of inventory based on the six months consumption. The annual accounts do not give the details of actual value of consumption of stores & spares during the said years. However, based on the confirmation furnished by the ISHPL that the consideration of inventory is as per the 2005 guidelines, the amount as furnished by the ISHPL is relied upon in the analysis.
  - (iii) Cash balance has been calculated at one month's operating expenses including overheads, as is done in the case of other major port trusts and private terminals.
  - (iv) Further, the ISHPL has considered an amount of ₹10 crores each during the years 2013-14 to 2015-16 towards Advance paid to HDC under protest against Royalty. From the submissions made by the KOPT and ISHPL, it is seen that the KOPT has encashed the Security Deposit Bank Guarantee worth ₹10 crores due to a reported dispute between the ISHPL and the KOPT on the Royalty amount. Since the dispute

has not been resolved, the ISHPL has considered the amount of ₹10 crores as Prepayment/ advance against Royalty under current assets for the purpose of working capital for the years 2013-14 to 2015-16. The issue is between the KOPT and the ISHPL. This Authority will not like to go into the matter. The said component has not been considered by us in our calculations, as the tariff guidelines of 2005 do not provide for the same.

- (v) Tariff Guidelines do not prescribe any norm for current liabilities. Therefore, the value of current liabilities as furnished by the ISHPL for the years 2010-11 to 2012-13 are considered without any change.
- (vi) Considering the moderated current assets and current liabilities as furnished by the ISHPL and since the Current Liabilities is found to be more than the Current Assets, the Working Capital results in a negative figure for the years 2010-11 and 2011-12 and hence considered as 'Nil'. For the year 2012-13, the working capital works out to ₹394.62 lakhs, which is considered for the purpose of allowing return.
- (i) Thus, the Capital Employed works out to ₹6876.66 lakhs, ₹6528.31 lakhs and ₹6040.55 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively.
- (j) In the last tariff Order, Return on capital employed was allowed at 16% for the years 2010-11 to 2012-13. Considering the capacity of the terminal at 3.00 million tonnes per annum, the actual capacity utilization during the years 2010-11 to 2012-13 works out to 96.67%, 60.97% and 91.53% respectively. Accordingly, return on capital employed for the said three years is allowed at the rate of 16%.
- (v) (a) A statement showing the analysis of the performance of ISHPL for the years 2010-11 to 2012-13 is attached as **Annex - I**. A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

(₹ in Lakhs)

Particulars	Aggregate of the Estimates relied upon in the last Order for the years 2010-11 to 2012-13	Aggregate of Actuals for the years 2010-11 to 2012-13	% Variation
Traffic (in MTs)	73.00	74.75	2.40%
Op. Income	* 15,588.20	20,866.44	33.86%
Total Exps (incl. Depn)	14,620.84	16,165.89	10.57%

\* The operating income estimates are adjusted to reflect the increase of 11% in the berth hire charges granted in the January 2011 Order.

The details regarding the Actual Return earned by ISHPL on the Capital Employed are given in the following table:

Particulars	2010-11	2011-12	2012-13	Average
Actual Surplus (deficit) before Return earned by ISHPL	1,650.52	518.18	2,410.19	1526.30
Actual Capital Employed	6,876.66	6,528.31	6,040.55	6481.84
Return on actual capital employed at eligible rate of 16%	1100.266	1044.53	966.4877	1037.09
Actual Return on Capital Employed	24.00%	7.94%	39.90%	23.55%

- (b) As per clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or – 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle.  
As can be seen from the above tables, the actual financial performance is seen to be more than 20%. Therefore, in terms of the stipulation contained in Clause 2.13, there is a case to adjust 50% of the past surplus pertaining to the years 2010-11 to 2012-13 in the current tariff cycle of ISHPL.
- (c) A summary of the surplus/ deficit position after admissible cost and permissible return for the years 2010-11 to 2012-13 is given below:

(₹ in lakhs)

Years	Amount
2010-11	550.25
2011-12	-526.35
2012-13	1443.70
<b>TOTAL</b>	<b>1467.60</b>
<b>50% to be set off in future tariff</b>	<b>733.80</b>

- (d) As per Clause 2.13 of the tariff guidelines the past surplus/ deficit is to be set off during the next tariff cycle. The year 2013-14 is already over. Further, considering the time taken for notification of the Order in the Gazette of India and the lead time after which the revised Scale of Rates of ISHPL would come into force, it would be around September 2014. In such a scenario, the adjustment relating to past surplus can only be effected over a period of 19 months from September 2014 to March 2016 of the current tariff cycle. However, it is not appropriate to load on the past period surplus over a small time frame. Considering the position that the Guidelines stipulate set off of past period surplus during the next tariff cycle, which is generally of 3 years, it is felt appropriate to adjust the past period surplus over a period of three years beginning from September 2014 to August 2017. Thus, out of the past period surplus available for adjustment of ₹733.80 lakhs, ₹387.28 lakhs is adjusted in remaining tariff cycle from September 2014 to March 2016 and the balance ₹346.52 lakhs is quantified to be set off in the next tariff cycle.
- (vi) The sole cargo handled by the ISHPL at berth No. 4A is Coking coal. The traffic of 27.50 lakh tonnes estimated by the ISHPL each during the years 2013-14 to 2015-16, is almost at the level of the actual traffic of 27.46 lakh tonnes handled by ISHPL during the year 2012-13. The ISHPL has not projected any growth in traffic during the years 2013-14 to 2015-16. Further, out of the total traffic as given above, the ISHPL has estimated the share of the coastal cargo as 10%, 15% and 25% for the years 2013-14 to 2015-16 respectively.
- With reference to the traffic estimate for the year 2013-14, the KOPT in its comments furnished in May 2014 has stated that the actual traffic of ISHPL during the year 2013-14 has been to the tune of 34.14 lakh tonnes. The KOPT has also stated that no coastal cargo has been handled at Berth no. 4A during the year 2013-14. Thus, as against the cargo traffic of 27.50 lakh tonnes estimated by ISHPL for the year 2013-14 in its revised proposal, it is seen that the ISHPL has already actually handled 34.14 lakh tonnes during the year. In a scenario where the actuals for the entire year is already available, there is no reason as to why the actual traffic for the year 2013-14 should not be considered. Therefore, cargo traffic of 34.14 lakh tonnes is considered for the year 2013-14. The share of coastal cargo is also considered as NIL, as reported by the KOPT.
- With regard to the traffic estimates for the year 2014-15 and 2015-16, it is relevant here to mention that none of the user/ user organizations have objected to the traffic forecasts made by ISHPL. In fact, it is noteworthy that the KOPT has endorsed the traffic estimates of ISHPL for the years 2014-15 and 2015-16 keeping in view the constraints like reduction of draft of Haldia Channel and mechanisation of Berth No. 4B. Since this Authority does not carry out any independent study to determine the likely traffic at a port/ private terminal, the traffic forecast for the years 2014-15 and 2015-16 as furnished by the ISHPL and endorsed by the KOPT is relied upon for the purpose of this analysis.
- With regard to the share of coastal cargo, the KOPT is of the view that given the position that the ISHPL has not handled any coastal cargo during the years 2012-13 and 2013-14, the share of coastal cargo for the years 2014-15 and 2015-16 be considered at 10% and 20% respectively as against the estimate of 15% and 25% considered by ISHPL. The ISHPL has not furnished its views on the views of KOPT about the coastal cargo share of ISHPL for the years 2014-15 and 2015-16, though the views of KOPT in this regard were made available to it. Therefore, the judgment of the Licensor Port in this regard is considered in this analysis.
- (vii) (a) The estimated cargo handling income for the years 2013-14 to 2015-16 comprises of income estimated to be earned by the ISHPL from Onboard & Wharfage charges, Shore Handling charges, Delivery charges and Income from other services.
- The income estimate from Onboard & Wharfage charges, Shore Handling charges and Delivery charges is seen to be based on the rates prescribed in the existing Scale of Rates of ISHPL and the traffic projected for the years 2013-14 to 2015-16. However, the income estimate for the years 2013-14 to 2015-16 is modified so as to reflect the increased level of traffic considered for the year 2013-14 and also moderation in the coastal cargo percentage for the years 2013-14 to 2015-16, as brought out in the preceding paragraph.
- The Income from other services under the cargo related activity comprises of income estimated to be earned by the ISHPL from services like Weighment for in-motion weighbridge, Siding Charges, Photo of loaded wagons (per Wagon), Online sampling, Despatch related services for railbound cargo and Quarterly survey of stock. The income from the said services is also seen to be based on the rates prescribed in the existing Scale of Rates of ISHPL and estimated for the entire traffic projected to be handled by the ISHPL for the years 2013-14 to 2015-16. However, as compared to the Income from other services earned by the ISHPL during the year 2012-13 at ₹21.70 crores for an actual traffic of 27.46 lakh tonnes, the ISHPL has estimated the said income to the tune of only ₹7.53 crores each for the years 2013-14 to 2015-16 for its estimated traffic of 27.50 lakh tonnes per annum.



In spite of a specific repeated request, the ISHPL has not clarified the reason for estimating income at a lower level from other services. From the workings of income from other services, it is seen that no income has been estimated by the ISHPL in respect of the service like loading, unloading & restacking of cargo and Retrieving of spilled cargo. In this connection, it is relevant here to mention that during the last revision of tariff of ISHPL in January 2011, since the ISHPL had not considered any income from 'retrieval of spilled cargo' and 'loading, unloading & restacking services' in its income calculation, the income from these two services was considered on the basis of average proportion of cargo that had availed these services during the past years i.e. 15% and 13.25% respectively. However, in the present scenario, proportion of cargo that had availed these services during the previous tariff cycle 2010-11 to 2012-13 is not known to us, since the ISHPL has not furnished the requisite workings to determine the other income for the past years, in spite of a specific request. Therefore, this Authority is constrained to rely upon the proportion of cargo that had availed these services, as considered in the last general revision of ISHPL. Thus, considering the existing rate of ₹20 per tonne prescribed for the service of Loading, unloading & restacking of cargo and ₹5 per tonne for retrieving of spilled cargo and taking into account the traffic relied upon for the years 2013-14 to 2015-16, as discussed in the preceding paragraph, the income for the said services is estimated.

- (b) The ISHPL has adopted an exchange rate of ₹60 per US \$ in the computation of income from berth hire charges, for each of the years 2013-14 to 2015-16. In this regard, it is relevant here to mention that the exchange rate prevailing at the time of analysis of the case is considered uniformly in all tariff cases for estimation of income from dollar denominated tariff items for all the years under consideration.

In our analysis, since the financial year 2013-14 is already over, and since the actual dollar exchange rate for the said period is available, the berth hire income from the foreign going vessels for the year 2013-14 is estimated based on the average exchange rate of ₹60.35 per US\$ that prevailed during the said year. For the years 2014-15 and 2015-16, an exchange rate of ₹59.197 per US\$ prevailing at the time of concluding the analysis of this case is considered. Further, the change in the composition of the foreign going vessels and coastal vessels due to the increased level of traffic for the year 2013-14 and also due to moderation in the coastal cargo percentage for the years 2013-14 to 2015-16, as discussed earlier, has also been factored in the estimation of berth hire income.

It is seen that the ISHPL has actually earned income from double/ triple banking operations during the years 2010-11 to 2012-13 at ₹73.99 lakhs, ₹35.65 lakhs and ₹39.48 lakhs respectively. The ISHPL is not seen to have estimated any income from double/ triple banking operations for the years 2013-14 to 2015-16, on the ground that though the income is booked in Audited Accounts for accounting purpose, the KOPT has refused to remit the amount for last several years and has withheld it. The KOPT is of the view that ISHPL is not entitled to earn benefit out of the utilization of dock water and space which are beyond the limits of area allotted to them in lease under the License Agreement and therefore, ISHPL is not permitted to recover berth hire charges for double/ triple banked vessels. As brought out earlier, there appears to be a dispute between the Licensor port KOPT and ISHPL, with regard to the remission of the amount collected by KOPT towards double/ triple banking operations, to ISHPL. The matter pertains to the scope of the Licence Agreement entered into between the KOPT and ISHPL. This Authority does not like to delve deep into this aspect. In line with the approach adopted by this Authority in the tariff revision of ISHPL in the past and also since the double/ triple banking operations at berth No.4A have not been ruled out in future, there is a need to capture the income estimate of double/ triple banking operations. However, in the absence of any basis for computation, the average income during the past 3 years, which works out to around ₹49.71 lakhs is considered as the income towards double/ triple banking operations each for the years 2013-14 to 2015-16.

- (viii) The operating expenses estimated for the years 2013-14 to 2015-16 are analysed as under:

- (a) The annual escalation of the cost estimates is considered in terms of Clause 2.5.1 of the Tariff Guidelines of 2005 which requires that the expense projections of the major ports and terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuation with reference to current movement of Wholesale Price Index for all commodities as announced by the Government of India. The escalation factor to be adopted in respect of tariff cases to be disposed during the year 2014-15 has been announced at 6%. Though the case of ISHPL is being decided during the year 2014-15, the expenditure for the years 2013-14 to 2015-16 has been estimated by ISHPL considering the actuals for the year 2012-13 as base. Therefore, an escalation factor of 7% over the actuals for the year 2012-13 (being the escalation factor

applicable for the year 2013-14) is considered in the analysis to estimate the expenditure for the year 2013-14 and the escalation factor of 6% is considered to estimate the expenditure for the years 2014-15 and 2015-16, over the respective previous year as against the uniform escalation factor of 7% for each of the years 2013-14 to 2015-16, considered by the ISHPL in its calculations.

- (b) The cost of maintenance labour is reported to have been outsourced to a private party. From the copy of the Contract furnished by the ISHPL, it is seen that the Contract is in effect from 01 April 2012 and is valid for a period of three years. The contract value is seen to be for an amount of ₹185.22 lakhs for the year 2012-13 and with an escalation factor of 5% per annum. It is noteworthy that the cost statement for the year 2012-13 reflects the amount of cost of maintenance labour at ₹185.22 lakhs. The actuals of 2012-13 is taken as base and escalated by 5% per annum as warranted by the contract, to estimate the said expenditure for the years 2013-14 to 2015-16 relying on the contract base considered by ISHPL for the year 2015-16 also.
- (c) The Equipment running cost comprises of cost of power and the cost of repairs and maintenance.
  - (i) The ISHPL has estimated the power cost based on the estimated power consumption per tonne and unit cost of power. The actual power consumption per tonne during the year 2012-13 is reported at 1.1 units, and the same level of power consumption has been considered for the years 2013-14 to 2015-16, which is relied upon in the analysis.  
The ISHPL has considered cost of electricity at ₹12.90 per unit. However, the documentary evidence furnished by the ISHPL for the limited period of January 2013 to March 2013 in support of the cost of electricity reflects the rate of ₹11.43 per unit. Since the actual cost of power during the year 2012-13 is seen to be ₹12.073 per unit, the same is taken as base and escalated by 7% for the year 2013-14 and 6% each during the years 2014-15 and 2015-16 over the respective previous year to estimate the power cost for the said three years. The increase in the traffic during the year 2013-14 has also been factored in the calculation.
  - (ii) The ISHPL has considered the actual repair and maintenance cost for the year 2010-11 as base and escalated it by 7% to arrive at the repairs cost for the year 2013-14 to 2015-16 instead of taking the year 2012-13 as base. Since the actuals for the years 2011-12 and 2012-13 took into account the impact of the insurance claim received by ISHPL in respect of the ship unloaders, the ISHPL appears to have ignored the actuals for the years 2011-12 and 2012-13 and instead seems to have taken the year 2010-11 as base. The approach adopted by the ISHPL is found to be appropriate and hence considered, except that the escalation factor in respect of each of the year 2014-15 and 2015-16 is restricted to 6%.
- (d) As stated earlier, 91.33% of the royalty payable by the ISHPL to the KOPT is considered as admissible cost. As per the LA, the percentage of royalty applicable for the years 2013-14 to 2015-16 is 61.04%. The ISHPL has estimated royalty for the years 2013-14 to 2015-16 based on a rate of ₹87.48 per tonne, as then prescribed in the Scale of Rates of KOPT, as prevailing at the time of filing the proposal.

This Authority has recently disposed of the general revision proposal of KOPT, with a revised wharfage rate for coal at ₹104.98 per tonne. The revised wharfage rate has come into effect from 01 April 2014. Accordingly, the royalty estimates for the year 2013-14 is considered on the basis of previous rate of ₹87.48 per tonne for the revised level of traffic. The estimates for the years 2014-15 and 2015-16 are revised taking into account the revised rate of ₹104.98 per tonne.

The KOPT has raised certain issues on the computation of royalty payable by the ISHPL to the KOPT and has made a mention about a pending Arbitration and litigation in the court of law. As per clause 5.1 (a) and 5.1 (b) of the LA, royalty is payable on the cargo handling charges as per prevailing SOR / tariff of HDC. Accordingly, the on-board and wharfage rate as applicable for coal handling through mechanical system as prescribed in the SOR of the KOPT has been considered in the computation of royalty. The issues raised by the KOPT are to be settled between the KOPT and the ISHPL. This Authority does not like to go into the legality of the issues raised by KOPT and interpret the provisions of the Licence Agreement. However, the estimated royalty payment considered in this analysis is without prejudice to the outcome of the disputes between the KOPT and ISHPL in this regard.

The KOPT has further stated that there is a difficulty in proper assessment of royalty since ISHPL is raising consolidated bills on its customer, wherefrom tariff for different services are not identifiable and that the said matter remains unaddressed by this Authority. In this

connection, as clarified by the ISHPL, though billing is on a consolidated basis, it is reported to be within the limit of SOR notified by this Authority. Nevertheless, as per the provisions of the LA, the royalty payable by ISHPL is dependent on the SOR of HDC and not on the SOR of ISHPL. In any case, this Authority does not like to go into the rival contentions on the issue of royalty, which is to be resolved between the parties as per the provisions of LA.

As an abundant measure of caution, it is to be noted that the approach adopted by this Authority in computing the admissibility of royalty should not be construed as an endorsement of the stand taken either by the ISHPL or by the KOPT.

- (e) The Equipment hire cost has been estimated by the ISHPL by considering the actuals for the year 2012-13 and escalating it by 7% per annum to estimate the expenditure in this regard for the years 2013-14 to 2015-16. The approach adopted by the ISHPL is relied upon, except that the escalation factor in respect of the each of the year 2014-15 and 2015-16 is restricted to 6%.
- (f) As stipulated in the LA, the lease rent payable shall be the lease rent specified in the LA with 5.1% annual escalation from the date of allotment or the schedule of rent prescribed in the SOR from time to time, whichever is higher. As reported by the KOPT earlier, this LA provision is applicable only for the land area of 103,000 sq. m. mentioned in the LA and in respect of allotments made to ISHPL after the LA, the lease rent as per the Schedule of Rent applicable from time to time would be payable by the ISHPL.  
Considering the actual lease rental for the year 2012-13 after factoring 2.5% rebate for timely payment, the ISHPL has estimated the lease rentals for the years 2013-14 to 2015-16 by considering an escalation factor of 5.1%. The amount of lease rental as estimated by the KOPT is seen to be comparable except for some marginal differences arising on account of rounding off as reasoned by the KOPT. The amount of lease rentals as estimated by the port is relied upon in the analysis.
- (g) The Insurance cost has been estimated by the ISHPL by considering the actuals for the year 2012-13 and escalating it by about 5.1% to estimate the expenditure in this regard for the year 2013-14 and thereafter applied the escalation factor of 7% each to estimate the insurance cost for the years 2014-15 and 2015-16. The approach adopted by the ISHPL is relied upon, except that the escalation factor in respect of the each of the year 2014-15 and 2015-16 is restricted to 6%.
- (h) The 'Other expenses' comprising of Testing/ Survey Charges, Photography Expenses and Demurrage charges are discussed below:
  - (i) The Testing and Survey expenses have been estimated for the year 2013-14, based on the rate of ₹1.20 per tonne for the entire cargo traffic. The rate of ₹1.20 per tonne is seen to be reasonable considering the position that during the last review of tariff of ISHPL, a rate of ₹1/- per tonne was considered for the year 2010-11. Therefore, the rate of ₹1.20 per tonne is relied upon and considered for the increased level of traffic for the year 2013-14. For the years 2014-15 and 2015-16, the expenditure is estimated based on the traffic estimate of the respective year and taking into account the escalation factor of 6%, instead of the 7% considered by the ISHPL.
  - (ii) The photography expenditure has been estimated by the ISHPL by considering the actuals for the year 2012-13 as base and escalating it by 7% per annum to estimate the expenditure in this regard for the years 2013-14 to 2015-16. The approach adopted by the ISHPL is considered, except that the escalation factor in respect of the each of the year 2014-15 and 2015-16 is restricted to 6%.
  - (iii) During the fixation of tariff for ISHPL in the year 2007 and 2011, demurrage was not considered as an admissible cost and the ISHPL was advised to come up with an 'Efficiency Linked Tariff Scheme' in this regard. Despite specific query, the ISHPL has not come forward with such 'ELTS' as stated earlier. Therefore, the estimated demurrage for the years 2013-14 to 2015-16 considered by the ISHPL are not taken into account in the analysis.
- (i) Clause 2.7.1 of the tariff guidelines stipulates that incase of private terminals, depreciation has to be allowed on straight line method with life norms adopted as per the Companies Act, 1956 or based on the life norms prescribed in the Concession Agreement, whichever is higher. Though the ISHPL has not furnished separate workings in respect of calculation of depreciation, it has confirmed that the depreciation provided in the cost statement is in line with clause 2.7.1 of the tariff guidelines of March 2005. The position as reported by the ISHPL is relied upon. Accordingly, the estimated depreciation on the gross block of assets for the years 2013-14 to 2015-16 is considered as furnished by the ISHPL.

- (j) The ISHPL has listed out the components of management and administration overheads, which is reported to include Salaries and Allowances, Contribution to PF & Gratuity, Staff Welfare, Photographic Expenses, Advertisement, Rent, Telephone & Postage, Printing & Stationery, Travelling & Conveyance, Professional fee, Security Charges, Bank Charges, Miscellaneous Expenses and Bad Debts, if any.  
The said expenditure has been estimated by the ISHPL by considering the actuals for the year 2012-13 as base and escalating it by 7% per annum to estimate the expenditure in this regard for the years 2013-14 to 2015-16. The approach adopted by the ISHPL is considered, except that the escalation factor in respect of the each of the year 2014-15 and 2015-16 is restricted to 6%.
- (k) During the initial fixation of tariff, the preliminary expenses of ₹22 lakhs was earmarked for amortization over the remaining license period and accordingly, ₹0.76 lakhs was considered as annual amortization amount. The ISHPL has considered said amount of ₹0.76 lakhs per annum towards amortization of preliminary expenses in the estimates for the years 2013-14 to 2015-16.
- (l) The ISHPL has not claimed Efficiency gain, in any of the items of the Operating cost available as per the stipulation contained at Clause 2.4.1 of the March 2005 Guidelines. Therefore, Efficiency gain has not been analysed and considered in the estimation of operating costs for the years 2013-14 to 2015-16 in the current tariff revision of ISHPL.
- (ix) The ISHPL has not estimated any Finance and Miscellaneous income and expenditure for the years 2013-14 to 2015-16. The judgment of the ISHPL in this regard is relied upon.
- (x) The Capital Employed comprising of Net Fixed Assets and Working Capital are analysed in the following paragraphs:
- (a) The additions to the gross block of assets has been proposed by the ISHPL only during the year 2013-14. In this connection, the ISHPL has proposed investment of ₹425 lakhs towards the DG sets and ₹25 lakhs towards Buildings, Sheds and Other Structures. The DG sets have been proposed by ISHPL to ensure uninterrupted operations. The additions to the gross block of assets as proposed by the ISHPL is considered in this analysis.
- (b) Working Capital:
- (i) The sundry debtors are considered at one month's average of the estimated lease rental payable by the ISHPL to the KOPT, as per the approach adopted during the last review of tariff of ISHPL.
- (ii) The value of inventory is taken as estimated by ISHPL as the said amount is reported to be based as per norms.
- (iii) Cash balance has been calculated at one month's operating expenses including overheads.
- (iv) The current liabilities is considered at the level estimated by the ISHPL in its proposal. The Loans and Advances considered by the ISHPL in its calculations for the purpose of working capital is not taken into account in our analysis as the 2005 guidelines do not provide for the same. Such an exclusion was also made during the last review of tariff of ISHPL.
- (v) Based on the above position, the working capital works out to be negative for the year 2013-14 and hence considered as NIL in the analysis. For the years 2014-15 and 2015-16, the working capital works out to be ₹386.51 lakhs and ₹402.72 lakhs respectively.
- (c). Thus, the Capital Employed for the years 2013-14 to 2015-16 works out to ₹5209.50 lakhs, ₹4692.52 lakhs and ₹3805.24 lakhs respectively as against the amount of ₹6234.58 lakhs, ₹5888.38 lakhs and ₹4996.47 lakhs for the said three years respectively. The difference is mainly due to ISHPL considering an amount of ₹10 crores each during the years 2013-14 to 2015-16 towards Advance paid to HDC under Protest against Royalty, as discussed earlier. For the reasons mentioned earlier, the said component has not been considered by us in our calculations, as the 2005 guidelines do not provide for the same.
- (xi) During the fixation of tariff of ISHPL in January 2011, this Authority has considered the capacity of the berth of ISHPL at 3.00 Million Tonnes Per Annum (MTPA), based on the position then reported by the KOPT. The same capacity is considered in the current analysis also, given that the ISHPL has not proposed any major capital investment leading to capacity creation in the current tariff cycle. Considering the capacity of 3.00 MTPA, the capacity utilisation for the years 2013-14 to 2015-16 based on the estimated throughput works out to 113.83%, 91.67% and 91.67% respectively. The tariff policy guidelines of March 2005 provide for allowing maximum permissible return on capital employed, if the capacity utilisation is more than 60%. Accordingly, the ISHPL is eligible for maximum permissible return. Therefore, the return on capital employed at the maximum permissible rate of 16% is considered for the years 2013-14 to 2015-16.

- (xii) The operating expenses, management and administration overheads have been apportioned between various activities, viz. berthing, on-board & wharfage, cargo handling and delivery adopting a percentage share. The capital employed and depreciation has been apportioned first to the berthing activity on the basis of assets identified for this activity and the balance is apportioned to cargo handling activity as a whole. The total cargo handling share is again re-apportioned between the three sub-activities, 'on-board & wharfage', 'cargo handling' and 'delivery' adopting certain percentage share. The basis of apportionment adopted by the ISHPL, as stated above, is relied upon in this analysis.
- (xiii) Subject to the discussion above, the cost statements for the ISHPL as a whole and different main / sub-activities stand modified. As stated earlier, the extension granted to the validity of the existing SOR of ISHPL beyond 31 March 2013 was subject to the condition that the additional surplus over and above the admissible cost and permissible return accruing to the ISHPL for the period post 1 April 2013 will be set off fully in the tariff to be fixed. The Cost statement for the year 2013-14 reflect a surplus to the tune of `1259.59 lakhs on estimate basis which will be reviewed based on actuals for the year 2013-14 during the next review of tariff of ISHPL. The said estimated surplus for the year 2013-14 is set off equally during the years 2014-15 and 2015-16. Accordingly, the modified cost statements for the ISHPL as a whole and different main / sub-activities are attached as **Annex - II (a) to (f)**. The summarised results of cost statements are presented in the table given below:

Sr. No.	Particulars	Operating Income (` in lakhs)				Net Surplus / (Deficit) (` in lakhs)				Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income			Average Surplus/ Deficit %
		2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14	2014-15	2015-16	Total	2013-14	2014-15	2015-16	
1	ISHPL as a whole	8749.20	6817.21	6591.47	22157.89	0.00	164.03	12.57	176.60	0.00%	2.41%	0.19%	1.30%
2	Berthing activity	527.99	393.66	365.06	1286.71	0.00	68.24	32.00	100.23	0.00%	17.33%	8.76%	13.05%
3	Cargo related	8221.21	6423.56	6226.41	20871.18	0.00	95.80	-19.41	76.38	0.00%	1.49%	-0.31%	0.59%
	<b>Total</b>	<b>8749.20</b>	<b>6817.21</b>	<b>6591.47</b>	<b>22157.89</b>	<b>0.00</b>	<b>164.03</b>	<b>12.58</b>	<b>176.62</b>	<b>0.00%</b>	<b>2.41%</b>	<b>0.19%</b>	<b>1.30%</b>
4	On-board & wharfage	3361.46	2610.39	2513.73	8485.57	0.00	271.86	202.82	474.67	0.00%	10.41%	8.07%	9.24%
5	Cargo handling	3469.68	2693.72	2593.23	8756.63	0.00	-243.02	-302.45	-545.47	0.00%	-9.02%	-11.66%	-10.34%
6	Delivery & loading	1390.07	1119.45	1119.45	3628.97	0.00	66.96	80.21	147.17	0.00%	5.98%	7.16%	6.57%
	<b>Total</b>	<b>8221.21</b>	<b>6423.56</b>	<b>6226.41</b>	<b>20871.18</b>	<b>0.00</b>	<b>95.80</b>	<b>-19.42</b>	<b>76.37</b>	<b>0.00%</b>	<b>1.49%</b>	<b>-0.31%</b>	<b>0.59%</b>

- (a) As can be seen from the above table, the ISHPL would be in marginal surplus position to the tune of only about 1.30% during the years 2014-15 and 2015-16 if it operates the facility at the level of tariff fixed in the year 2011. This surplus is after adjustment of the past surplus pertaining to the years 2010-11 to 2012-13, as discussed earlier and after adjustment of full surplus for the year 2013-14. Thus, there is no case to grant any increase in the tariff of ISHPL, as requested by it.
- (b) Considering the marginal surplus position which is based on estimate and also that since only a truncated period of 19 months in the current tariff cycle is available, this Authority does not like to disturb the prevailing tariff arrangement and desires to maintain status quo in the existing tariff of ISHPL till 31 March 2016.
- (xiv) The KOPT has made a mention about ISHPL handling coking coal cargo on account of SAIL only inspite of KOPT's repeated request to ISHPL to make use of Berth No. 4A as a common user facility to handle different types of cargo permitted under the License Agreement, thereby causing underutilization of the berth. The KOPT has also mentioned that it has not noticed ISHPL taking any efforts to promote cargo of other users through this berth. In this connection, it is relevant here to mention that considering the capacity of Berth no. 4A at 3 MMTPA and taking into the account the cargo projections for the years 2014-15 and 2015-16, the capacity utilisation works out to about 92% as mentioned earlier. In this scenario, it is not clear how the facility of ISHPL lies grossly underutilised as stated by the KOPT. Nevertheless, the ISHPL is advised to take steps to handle the cargo of other users also at its facility so as to ensure more utilisation of its facility.
- (xv) For the reasons relating to double/ triple banking of vessels as brought out earlier, the KOPT has requested this Authority to delete provisions in the existing SOR of ISHPL which enables ISHPL to recover berth hire charges for double / triple banked vessels. Given that the estimated income relating to the double/ triple banking of vessels has been captured during the years 2013-14 to 2015-16, the Scale of Rates of ISHPL should prescribe charges relating to double/ triple banking of vessels. This Authority does not like to go into dispute between the KOPT and ISHPL in this regard. The KOPT and ISHPL are advised to resolve the dispute mutually.

- (xvi) The KOPT has stated that all the issues pertaining to ISHPL as brought to the notice of this Authority in the past, are still continuing. It has, therefore, requested this Authority to relook into the matter and consider the issues while making any material determination with regard to the Scale of Rates of ISHPL. In this regard, it is relevant to mention here that generally all the issues pointed out by the KOPT pertain to some dispute relating to the LA entered into between the KOPT and ISHPL. This Authority is not a party to the LA. As a result, this Authority is not in a position to resolve the issue pertaining to the LA.
- (xvii) In line with clause 2.18.2 of the tariff guidelines, the proposed note 3(vii)(b) has been modified to reflect the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India at 14.75 %.
- (xviii) At the suggestion of the KOPT, the following minor modifications have been made in the 'definitions' as a measure of improvisation.
  - (a) The word 'thereof' is added at the end of clause (ii) of Section 1.1 – Definitions.
  - (b) The term 'Port user' as proposed by the ISHPL in clause (viii) of Section 1.1 – Definitions is replaced with 'Terminal user'. In this connection, it is noted that during the last revision itself, the said modification was effected. The same position is maintained.
  - (c) The phrase 'under of Laws of India' is modified as 'under the Laws of India in Clause (ix) of Section 1.1 – Definitions, to correct typographical error.
  - (d) The term 'Haldia Dock Complex' at the end of clause (x) of Section 1.1 – Definitions is deleted.
- (xix) The KOPT has proposed to delete one of the two general conditions as proposed by ISHPL at sl.no. (vii) and (viii) of Section 1.2 – General Terms & Conditions, by stating that the said two notes contradict each other. In this regard, it is relevant to mention that one note is with reference to rounding off unit weight for the purpose of calculating the dues, whereas the other note is with reference to rounding off to calculate the gross weight/ measurement by volume or capacity of any individual item. Since both the notes cater to meet two different purposes, both the notes are retained. In this connection, it is noteworthy that both the notes prevail in the existing Scale of Rates of ISHPL and that neither ISHPL nor the users have brought to our notice, any difficulty arising due to interpretation in the said two notes.
- (xx) The note (xi) (a) to (e) under Section 1.2 – General Terms & Conditions, which prescribes the conditionality pertaining to granting of concession to coastal vessels and cargo, has been uniformly prescribed in the Scale of Rates of all major port trusts and private terminals operating thereat, in line with the policy direction of the Government. Since the existing clause is a standard clause and no ambiguity is reported or observed so far, the modification proposed by the ISHPL to the note (xi) (b) is not approved.
- (xxi). The existing condition at sl.no. (ix) (d) for payment of interest on delay in refunds requires counting of the period of 20 days from the date of production of documents. The KOPT has proposed to replace the word 'production' with the word 'receipt'. Since, the replacement of the word does not materially improve upon the condition, the existing formulation, which is in line with the stipulation contained in 2005 guidelines, will continue unaltered.
- (xxii). In the proposed Scale of Rates, in Section C – Shore handling charges, the ISHPL has proposed to widen the scope of services covered, for levy of Shore handling charges. Along with the existing services, the ISHPL has proposed to include the services of 'collection of spillage right from vessel to stack yard and to transmission' within the ambit of levy of shore handling charges. Since the proposal of ISHPL to widen the scope of services would be beneficial to the trade and avoid any ambiguity, the proposal of ISHPL in this regard is approved.
- (xxiii). In the proposed Scale of Rates under the Schedule of Shore handling charges, the ISHPL is seen to have introduced a note to the effect that weight to be charged shall be computed on the basis of the draft survey weight on arrival of the vessel and on completion of cargo discharge/ shipment. Since the said note brings clarity to the levy of shore handling charges and will avoid any ambiguity, the prescription of the said note is approved.
- (xxiv). The existing Scale of Rates of ISHPL prescribe charges pertaining to Photography. In this connection, the KOPT has stated that since the dock premises of HDC is a protected area under ISPS Code, the KOPT does not permit authorization to ISHPL for allowing photography or film shooting, and therefore, no rates for photography should be allowed in ISHPL. In this regard, it is to state that like ISHPL, photography charges are prescribed in the Scale of Rates of majority of port trusts. The KOPT has not brought out any concern except the security aspect. Being a responsible BOT operator permitted under the statute, it may be appropriate to assume that the ISHPL would not jeopardize the security of the berth and the ISHPL is advised to keep in mind the concern of the KOPT. The existing arrangement will continue unaltered.
- (xv). Some other minor changes proposed by the ISHPL/ KOPT in the conditions are not considered since the existing prescriptions are found to be in order.

15.1. In the result, and for the reasons given above and based on collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of ISHPL, which is attached as **Annex – III**.

15.2. Since the existing rates are allowed to be continued, the revised Scale of Rates and conditionalities in respect of ISHPL will come into effect immediately upon notification of this Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2016. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

15.3. The validity of the existing Scale of Rates of ISHPL is deemed to have been extended beyond 30 June 2014 till the effective date of implementation of the Order passed.

15.4. The ISHPL should furnish to this Authority through KOPT its Annual Accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year. If ISHPL fails to provide such information within the stipulated time limit, the KOPT will initiate appropriate action against ISHPL.

15.5. The tariff of the ISHPL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on various assumptions made as explained in the analysis. If this Authority at any time during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, it will require the ISHPL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set off fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

15.6. In this regard, the ISHPL is requested to furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+)/(-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, this Authority will call upon the concerned operator to submit their proposal for an ahead of scheduled review. If the ISHPL fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by this Authority, this Authority will proceed *suo motu* to review the tariff.

**T.S. BALASUBRAMANIAN**, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Ext./143/2014]

#### **Annex – I**

#### **INTERNATIONAL SEAPORTS (HALDIA) PRIVATE LIMITED**

#### **ANALYSIS OF PERFORMANCE DURING THE YEARS 2010-11 TO 2012-13**

₹ in lakhs

Sr. No.	Particulars	Estimates relied upon in the tariff Order of January 2011			Actuals		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	Traffic (in lakh tonnes)	26.00	24.00	23.00	29.00	18.29	27.46
<b>I</b>	<b>Operating Income</b>						
	Cargo handling income	5,600.29	4,796.48	4,431.76	6,873.02	5,092.52	7,927.85
	Vessel related income	267.81	258.62	233.24	337.63	231.03	380.06
	Other Income	0.00	0.00	0.00	2.40	4.11	17.82
	<b>Total</b>	<b>5,868.10</b>	<b>5,055.10</b>	<b>4,665.00</b>	<b>7,213.05</b>	<b>5,327.66</b>	<b>8,325.73</b>
<b>II</b>	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>						
	Maintenance Labour	166.02	172.26	178.74	168.00	176.40	185.22
	Equipment Running Cost	951.98	1,024.00	1,093.56	906.42	913.25	882.59
	Royalty / revenue share	1,063.70	1,006.58	919.77	1,257.82	889.34	1,356.52
	Equipment Hire Charges	912.08	873.60	868.71	1,255.18	944.91	1,434.43
	Lease Rentals	399.23	419.46	440.51	399.58	419.93	441.35

	Insurance	117.07	117.07	117.07	144.54	162.49	153.98
	Other Expenses	20.54	19.68	19.55	29.57	24.29	34.94
	<b>Total</b>	<b>3,630.62</b>	<b>3,632.65</b>	<b>3,637.91</b>	<b>4,161.12</b>	<b>3,530.62</b>	<b>4,489.03</b>
<b>III</b>	Depreciation	777.99	832.48	883.65	888.32	774.43	881.74
<b>IV</b>	<b>Overheads</b>						
	Management & Administration overheads	393.53	408.33	423.68	489.97	406.65	544.01
	Preliminary expenses write-off	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76
	<b>Total - IV</b>	<b>394.29</b>	<b>409.09</b>	<b>424.44</b>	<b>490.73</b>	<b>407.41</b>	<b>544.77</b>
<b>V</b>	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)</b>	<b>1,065.20</b>	<b>180.88</b>	<b>(281.00)</b>	<b>1,672.88</b>	<b>615.20</b>	<b>2,410.19</b>
<b>VI</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI)</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>VII</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME)</b>						
	Depreciation on the Obsolete assets	0.00	0.00	0.00	22.36	97.02	0.00
<b>VIII</b>	<b>FMI Less FME (VI) - (VII)</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>(22.36)</b>	<b>(97.02)</b>	<b>0.00</b>
<b>IX</b>	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>1,065.20</b>	<b>180.88</b>	<b>(281.00)</b>	<b>1,650.52</b>	<b>518.18</b>	<b>2,410.19</b>
<b>X</b>	<b>Capital Employed</b>	<b>6,983.58</b>	<b>7,010.74</b>	<b>6,749.71</b>	<b>6,876.66</b>	<b>6,528.31</b>	<b>6,040.55</b>
<b>XI</b>	<b>Return on Capital Employed</b>	<b>1,117.37</b>	<b>1,121.72</b>	<b>1,079.95</b>	<b>1,100.27</b>	<b>1,044.53</b>	<b>966.49</b>
<b>XII</b>	<b>Capacity Utilization</b>	<b>86.67%</b>	<b>80.00%</b>	<b>76.67%</b>	<b>96.67%</b>	<b>60.97%</b>	<b>91.53%</b>
<b>XIII</b>	<b>Ro CE adjusted for capacity utilization</b>	<b>1,117.37</b>	<b>1,121.72</b>	<b>1,079.95</b>	<b>1,100.27</b>	<b>1,044.53</b>	<b>966.49</b>
<b>XIV</b>	<b>Net Surplus/ (Deficit) (IX)-(XIII)</b>	<b>(52.17)</b>	<b>(940.84)</b>	<b>(1,360.95)</b>	<b>550.25</b>	<b>(526.35)</b>	<b>1,443.70</b>

Annex-II (a)

## INTERNATIONAL SEAPORTS (HALDIA) PRIVATE LIMITED

Consolidated Cost statement for the Terminal as a whole

₹ in lakhs

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates furnished by ISHPL in its revised proposal of November 2013			Estimates moderated by TAMP		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	<b>Traffic (in lakh tonnes)</b>									
	- Foreign	25.41	17.85	27.46	24.75	23.38	20.63	34.15	24.75	22.00
	- Coastal	3.59	0.44	0.00	2.75	4.12	6.87	0.00	2.75	5.50
	<b>Tota</b>	<b>29.00</b>	<b>18.29</b>	<b>27.46</b>	<b>27.50</b>	<b>27.50</b>	<b>27.50</b>	<b>34.15</b>	<b>27.50</b>	<b>27.50</b>
<b>I</b>										
	<b>Total Operating Income</b>									
	Cargo handling income	6873.02	5092.52	7927.85	6322.74	6224.17	6027.03	8221.21	6423.56	6226.41



	Vessel related income	337.63	231.03	380.06	348.53	333.85	301.29	527.99	393.66	365.06
	Other income	2.40	4.11	17.82	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	<b>Total - I</b>	<b>7213.05</b>	<b>5327.66</b>	<b>8325.73</b>	<b>6671.27</b>	<b>6558.02</b>	<b>6328.32</b>	<b>8749.20</b>	<b>6817.21</b>	<b>6591.47</b>
<b>II</b>	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>									
	Maintenance Labour	168.00	176.40	185.22	194.48	204.21	214.42	194.48	204.21	214.42
	Equipment Running Cost	906.42	913.25	882.59	1069.66	1144.53	1224.65	1138.31	1111.81	1178.52
	Royalty / revenue share	1257.82	889.34	1356.52	1287.48	1260.66	1207.01	1665.34	1545.04	1480.66
	Equipment Hire Charges	1255.18	944.91	1434.43	1534.84	1642.28	1757.24	1534.84	1626.93	1724.55
	Lease Rentals	399.58	419.93	441.35	463.87	487.53	512.39	463.86	487.52	512.38
	Insurance	144.54	162.49	153.98	161.85	173.18	185.30	161.85	171.56	181.85
	Other Expenses	29.57	24.29	34.94	63.23	65.73	68.41	43.71	37.87	40.14
	<b>Total - II</b>	<b>4161.12</b>	<b>3530.62</b>	<b>4489.03</b>	<b>4775.41</b>	<b>4978.11</b>	<b>5169.41</b>	<b>5202.39</b>	<b>5184.93</b>	<b>5332.52</b>
<b>III</b>	Depreciation	888.32	774.43	881.74	888.49	903.49	903.49	888.49	903.49	903.49
<b>IV</b>	<b>Overheads</b>									
	(i) Management & Administration overheads	489.97	406.65	544.01	582.10	622.85	666.45	564.46	585.68	607.70
	(ii) Preliminary expenses write-off	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76
	<b>Total - IV</b>	<b>490.73</b>	<b>407.41</b>	<b>544.77</b>	<b>582.86</b>	<b>623.61</b>	<b>667.21</b>	<b>565.22</b>	<b>586.44</b>	<b>608.46</b>
<b>V</b>	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)</b>	<b>1672.88</b>	<b>615.20</b>	<b>2410.19</b>	<b>424.52</b>	<b>52.81</b>	<b>-411.79</b>	<b>2093.11</b>	<b>142.36</b>	<b>-252.99</b>
<b>VI</b>	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>VII</b>	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	22.36	97.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>VIII</b>	FMI Less FME (VI) - (VII)	-22.36	(97.02)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>IX</b>	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>1,650.52</b>	<b>518.18</b>	<b>2,410.19</b>	<b>424.52</b>	<b>52.81</b>	<b>(411.79)</b>	<b>2,093.11</b>	<b>142.36</b>	<b>(252.99)</b>
<b>X</b>	Capital Employed	6,876.66	6,528.31	6,040.55	6234.58	5888.38	4996.47	5209.50	4692.52	3805.24
<b>XI</b>	RoCE - Maximum permissible	1,100.27	1,044.53	966.49	997.53	942.14	799.43	833.52	750.80	608.84
<b>XII</b>	Capacity Utilization	96.67%	60.97%	91.53%	91.67%	91.67%	91.67%	113.83%	91.67%	91.67%
<b>XIII</b>	<b>RoCE adjusted for capacity utilization</b>	<b>1,100.27</b>	<b>1,044.53</b>	<b>966.49</b>	<b>997.53</b>	<b>942.14</b>	<b>799.43</b>	<b>833.52</b>	<b>750.80</b>	<b>608.84</b>
<b>XIV</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>550.25</b>	<b>(526.35)</b>	<b>1,443.70</b>	<b>(573.02)</b>	<b>(889.33)</b>	<b>(1,211.23)</b>	<b>1,259.59</b>	<b>(608.45)</b>	<b>(861.83)</b>
<b>XV</b>	<b>50% of past surplus for the years 2010-11 to 2012-13 to be set off</b>	<b>733.80</b>			<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>142.68</b>	<b>244.60</b>
<b>XVI</b>	<b>Total Surplus/ (Deficit)</b>				<b>(573.02)</b>	<b>(889.33)</b>	<b>(1,211.23)</b>	<b>1,259.59</b>	<b>(465.76)</b>	<b>(617.23)</b>



VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	0.89	3.88	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	(0.89)	(3.88)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	131.42	20.75	164.83	127.46	106.45	67.28	307.65	167.87	133.57
X	Capital Employed	1,676.55	1,187.58	1,048.95	1,220.68	1,112.13	1,003.58	1019.98	886.27	764.31
XI	Return on Capital Employed	268.25	190.01	167.83	195.31	177.94	160.57	163.20	141.80	122.29
XII	Capacity Utilization	406.67%	246.67%	340.00%	86.67%	80.00%	76.67%	453.33%	390.00%	420.00%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	268.25	190.01	167.83	195.31	177.94	160.57	163.20	141.80	122.29
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	(136.83)	(169.26)	(3.00)	(67.85)	(71.49)	(93.29)	144.45	26.06	11.28
XV	50% of past surplus for the years 2010-11 to 2012-13 to be set off	(154.55)						0.00	(30.05)	(51.52)
XVI	Total Surplus/ (Deficit)							144.45	(3.99)	(40.23)
XVII	100% of the surplus for the year 2013-14 to be set off							(144.45)	72.23	72.23
XVIII	Final Surplus/ (Deficit)							0.00	68.24	32.00
XIX	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income				-19.47%	-21.42%	-30.96%	0.00%	17.33%	8.76%
XX	Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income				-23.95%				13.05%	

Annex-II (c)

**INTERNATIONAL SEAPORTS (HALDIA) PRIVATE LIMITED**  
**Income & Cost statement for Cargo related activity**

₹ in lakhs

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates furnished by ISHPL in its revised proposal of November 2013			Estimates moderated by TAMP		
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	<b>Cargo Traffic</b> (in lakh tonnes)									
	- Foreign	25.41	17.85	27.46	24.75	23.38	20.63	34.15	24.75	22.00
	- Coastal	3.59	0.44	0.00	2.75	4.12	6.87	0.00	2.75	5.50
	<b>Total</b>	<b>29.00</b>	<b>18.29</b>	<b>27.46</b>	<b>27.50</b>	<b>27.50</b>	<b>27.50</b>	<b>34.15</b>	<b>27.50</b>	<b>27.50</b>

[illegible]

XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	687.13	(357.05)	1,446.70	(505.20)	(817.88)	(1,117.93)	1,115.13	(634.51)	(873.11)
XV	50% of past surplus for the years 2010-11 to 2012-13 to be set off	888.39						0.00	172.74	296.13
XVI	Total Surplus/ (Deficit)							1,115.13	(461.77)	(576.98)
XVII	100% of the surplus for the year 2013-14 to be set off							- 1,115.13	557.56	557.56
XVIII	Final Surplus/ (Deficit)							0.00	95.80	-19.41
XIX	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income				-7.99%	-13.14%	-18.55%	0.00%	1.49%	-0.31%
XX	Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income				-13.23%				0.59%	

### Annex-II (d)

**INTERNATIONAL SEAPORTS (HALDIA) PRIVATE LIMITED**

**Cost statement for the sub activity of On-board & Wharfage under Cargo related activity**

₹ in lakhs

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by ISHPL in its revised proposal of November 2013			Estimates moderated by TAMP		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	<b>Cargo Traffic</b> (in lakh tonnes)						
	- Foreign	24.75	23.38	20.63	34.15	24.75	22.00
	- Coastal	2.75	4.12	6.87	0.00	2.75	5.50
	<b>Total</b>	<b>27.50</b>	<b>27.50</b>	<b>27.50</b>	<b>34.15</b>	<b>27.50</b>	<b>27.50</b>
I	<b>Operating Income</b>	<b>2576.11</b>	<b>2527.79</b>	<b>2431.13</b>	<b>3361.46</b>	<b>2610.39</b>	<b>2513.73</b>
II	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>						
	Maintenance Labour	58.34	61.26	64.32	58.34	61.26	64.32
	Equipment Running Cost	427.86	457.81	489.86	455.32	444.72	471.42
	Royalty / revenue share	643.74	630.33	603.51	832.66	772.52	740.33
	Equipment Hire Charges	690.68	739.03	790.76	690.68	732.12	776.05
	Lease Rentals	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Insurance	64.74	69.27	74.12	64.74	68.62	72.74
	Other Expenses	20.87	21.69	22.57	14.42	12.50	13.25
	<b>Total - II</b>	<b>1906.23</b>	<b>1979.39</b>	<b>2045.14</b>	<b>2116.16</b>	<b>2091.74</b>	<b>2138.11</b>
III	Depreciation	210.59	214.64	214.64	210.59	214.64	214.64
IV	<b>Overheads</b>						
	Management & Administration overheads	244.48	261.60	279.91	237.08	245.99	255.22
	Preliminary expenses write-off	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19
	<b>Total - IV</b>	<b>244.67</b>	<b>261.79</b>	<b>280.10</b>	<b>237.27</b>	<b>246.18</b>	<b>255.41</b>
V	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)</b>	<b>214.62</b>	<b>71.97</b>	<b>-108.75</b>	<b>797.44</b>	<b>57.83</b>	<b>-94.43</b>
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	214.62	71.97	(108.75)	797.44	57.83	(94.43)
X	Capital Employed	1371.98	1289.56	1078.05	1131.17	1027.69	821.05
XI	Return on Capital Employed	219.52	206.33	172.49	180.99	164.43	131.37
XII	Capacity Utilization	86.67%	80.00%	76.67%	113.83%	91.67%	91.67%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	219.52	206.33	172.49	180.99	164.43	131.37
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	(4.89)	(134.36)	(281.24)	616.45	(106.60)	(225.80)
XV	50% of past surplus for the years 2010-11 to 2012-13 to be set off	0.00	0.00	0.00	0.00	70.23	120.40
XVI	Total Surplus/ (Deficit)	0.00	0.00	0.00	616.45	-36.37	-105.41
XVII	100% of the surplus for the year 2013-14 to be set off	0.00	0.00	0.00	-616.45	308.23	308.23
XVIII	Final Surplus/ (Deficit)	-4.89	-134.36	-281.24	0.00	271.86	202.82
XIX	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	-0.19%	-5.32%	-11.57%	0.00%	10.41%	8.07%
XX	Average Net Surplus/ (Deficit) as a % of operating income	-5.69%			9.24%		

Annex-II (e)

**INTERNATIONAL SEAPORTS (HALDIA) PRIVATE LIMITED**  
**Cost statement for the sub activity of Shore handling under Cargo related activity**

₹ in lakhs

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by ISHPL in its revised proposal of November 2013			Estimates moderated by TAMP		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	<b>Cargo Traffic</b> (in lakh tonnes)						
	- Foreign	24.75	23.38	20.63	34.15	24.75	22.00
	- Coastal	2.75	4.12	6.87	0.00	2.75	5.50
	<b>Total</b>	<b>27.50</b>	<b>27.50</b>	<b>27.50</b>	<b>34.15</b>	<b>27.50</b>	<b>5.50</b>
I	<b>Total Operating Income</b>	<b>2660.45</b>	<b>2610.20</b>	<b>2509.72</b>	<b>3469.68</b>	<b>2693.72</b>	<b>2593.23</b>
II	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>						
	Maintenance Labour	87.52	91.89	96.49	87.52	91.89	96.49
	Equipment Running Cost	427.86	457.81	489.86	455.32	444.72	471.41
	Royalty / revenue share	321.87	315.16	301.75	416.33	386.26	370.16
	Equipment Hire Charges	613.94	656.91	702.90	613.94	650.77	689.82
	Lease Rentals	361.82	380.27	399.66	361.81	380.25	399.66
	Insurance	72.83	77.93	83.39	72.83	77.20	81.83
	Other Expenses	21.50	22.35	23.26	14.86	12.88	13.65
	<b>Total - II</b>	<b>1907.34</b>	<b>2002.32</b>	<b>2097.31</b>	<b>2022.61</b>	<b>2043.97</b>	<b>2123.02</b>
III	<b>Depreciation</b>	<b>491.37</b>	<b>500.82</b>	<b>500.82</b>	<b>491.37</b>	<b>500.83</b>	<b>500.82</b>
IV	<b>Overheads</b>						
	Management & Administration overheads	232.84	249.14	266.58	225.78	234.27	243.08
	Preliminary expenses write-off	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19
	<b>Total - IV</b>	<b>233.03</b>	<b>249.33</b>	<b>266.77</b>	<b>225.97</b>	<b>234.46</b>	<b>243.27</b>

V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) – (IV)	28.71	(142.27)	(355.18)	729.73	(85.54)	(273.88)
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	FMI Less FME (VI) – (VII)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	28.71	(142.27)	(355.18)	729.73	(85.54)	(273.88)
X	Capital Employed	3140.53	3009.04	2515.52	2639.40	2397.94	1915.78
XI	Return on Capital Employed	502.48	481.45	402.48	422.30	383.67	306.53
XII	Capacity Utilization	86.67%	80.00%	76.67%	113.83%	91.67%	18.33%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	502.48	481.45	402.48	422.30	383.67	306.53
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) – (XIII)	(473.78)	(623.72)	(757.66)	307.43	(469.21)	(580.410)
XV	50% of past surplus for the years 2010-11 to 2012-13 to be set off	0.00	0.00	0.00	0.00	72.48	124.24
XVI	Total Surplus/ (Deficit)	0.00	0.00	0.00	307.43	(396.74)	(456.16)
XVII	100% of the surplus for the year 2013-14 to be set off	0.00	0.00	0.00	-307.43	153.72	153.72
XVIII	Final Surplus/ (Deficit)	(473.78)	(623.72)	(757.66)	0.00	(243.02)	(302.45)
XIX	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	-17.81%	-23.90%	-30.19%	0.00%	-9.02%	-11.66%
XX	Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income	-23.96%				-10.34%	

Annex-II (f)

**INTERNATIONAL SEAPORTS (HALDIA) PRIVATE LIMITED**  
**Cost statement for the sub activity of Delivery & Loading under Cargo related activity**

₹ in lakhs

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by ISHPL in its revised proposal of November 2013			Estimates moderated by TAMP		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	<b>Cargo Traffic</b> (in lakh tonnes)						
	- Foreign	24.75	23.38	20.63	34.15	24.75	22.00
	- Coastal	2.75	4.12	6.87	0.00	2.75	5.50
	<b>Total</b>	<b>27.50</b>	<b>27.50</b>	<b>27.50</b>	<b>34.15</b>	<b>27.50</b>	<b>5.50</b>
I	<b>Total Operating Income</b>	<b>1086.18</b>	<b>1086.18</b>	<b>1086.18</b>	<b>1390.07</b>	<b>1119.45</b>	<b>1119.45</b>
II	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>						

	Maintenance Labour	23.34	24.50	25.73	23.34	24.50	25.73
	Equipment Running Cost	213.93	228.91	244.93	227.66	222.36	235.70
	Royalty / revenue share	321.87	315.16	301.75	416.33	386.26	370.16
	Equipment Hire Charges	230.23	246.34	263.59	230.23	244.04	258.68
	Lease Rentals	46.39	48.75	51.24	46.39	48.75	51.24
	Insurance	16.19	17.32	18.53	16.19	17.16	18.19
	Other Expenses	20.87	21.69	22.57	14.42	12.50	13.25
	<b>Total - II</b>	<b>872.82</b>	<b>902.67</b>	<b>928.34</b>	<b>974.56</b>	<b>955.57</b>	<b>972.95</b>
<b>III</b>	Depreciation	78.00	79.50	79.50	78.00	79.50	79.50
<b>IV</b>	Overheads						
	Management & Administration overheads	81.49	87.20	93.30	79.02	82.00	85.08
	Preliminary expenses write-off	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19
	<b>Total - IV</b>	<b>81.68</b>	<b>87.39</b>	<b>93.49</b>	<b>79.21</b>	<b>82.19</b>	<b>85.27</b>
<b>V</b>	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)</b>	<b>53.68</b>	<b>16.62</b>	<b>-15.15</b>	<b>258.30</b>	<b>2.19</b>	<b>(18.27)</b>
<b>VI</b>	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>VII</b>	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>VIII</b>	FMI Less FME (VI) - (VII)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>IX</b>	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>53.68</b>	<b>16.62</b>	<b>(15.15)</b>	<b>258.30</b>	<b>2.19</b>	<b>(18.27)</b>
<b>X</b>	<b>Capital Employed</b>	<b>501.39</b>	<b>477.62</b>	<b>399.29</b>	<b>418.95</b>	<b>380.63</b>	<b>304.09</b>
<b>XI</b>	<b>Return on Capital Employed</b>	<b>80.22</b>	<b>76.42</b>	<b>63.89</b>	<b>67.03</b>	<b>60.90</b>	<b>48.65</b>
<b>XII</b>	<b>Capacity Utilization</b>	<b>86.67%</b>	<b>80.00%</b>	<b>76.67%</b>	<b>113.83%</b>	<b>91.67%</b>	<b>18.33%</b>
<b>XIII</b>	<b>RoCE adjusted for capacity utilization</b>	<b>80.22</b>	<b>76.42</b>	<b>63.89</b>	<b>67.03</b>	<b>60.90</b>	<b>48.65</b>
<b>XIV</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>(26.54)</b>	<b>(59.80)</b>	<b>(79.04)</b>	<b>191.27</b>	<b>(58.71)</b>	<b>(66.92)</b>
<b>XV</b>	<b>50% of past surplus for the years 2010-11 to 2012-13 to be set off</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>30.04</b>	<b>51.49</b>
<b>XVI</b>	<b>Total Surplus/ (Deficit)</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>191.27</b>	<b>(28.67)</b>	<b>(15.43)</b>
<b>XVII</b>	<b>100% of the surplus for the year 2013-14 to be set off</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>-191.27</b>	<b>95.63</b>	<b>95.63</b>
<b>XVIII</b>	<b>Final Surplus/ (Deficit)</b>	<b>(26.54)</b>	<b>(59.80)</b>	<b>(79.04)</b>	<b>0.00</b>	<b>66.96</b>	<b>80.21</b>
<b>XIX</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income</b>	<b>-2.44%</b>	<b>-5.51%</b>	<b>-7.28%</b>	<b>0.00%</b>	<b>5.98%</b>	<b>7.16%</b>
<b>XX</b>	<b>Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income</b>	<b>-5.08%</b>				<b>6.57%</b>	

**ANNEX - III**

**INTERNATIONAL SEAPORT (HALDIA) PRIVATE LIMITED**  
**SCALE OF RATES**  
**PART I - GENERAL**

**1.1. Definitions -**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). “Authorised Representative” means employee or agent of Customer / Berth user and ISPHL designated from time to time by them, through a written notice to other party, to monitor, facilitate and direct their respective parties’ performance.



- (ii). “Berth” means the berth No 4A at Haldia Dock Complex, Kolkata Port Trust and the back-up area thereof.
- (iii). “Conveyor System” means a series of belt conveyors extending from the berth to stackyard and to wagon loader.
- (iv). “Draft” means the draft prevailing at HDC on day to day basis.
- (v). “Haldia Dock Complex (HDC)” shall mean oil jetty, other jetties, wharves and berths at Haldia and River Moorings at Haldia Anchorage.
- (vi). “Metric Ton” means a weight of 2,204.623 pounds or 1,000 Kilogram.
- (vii). “Port” means 'Kolkata Port Trust (KOPT)', the corporate entity, and will include Kolkata Dock System and Haldia Dock Complex.
- (viii). “Terminal User” means any importer or exporter using the facilities in the port to import and/ or export the cargo.
- (ix). “ISPHL” means International Seaport (Haldia) Private Limited, a Special Purpose Company (SPV) incorporated under the Laws of India having its Registered Office presently at Flat No. 27, 5<sup>th</sup> Floor, 105, Park Street, Kohinoor Building, Kolkata - 700 016, its successors and permitted assignees, which has been granted license for construction, operation, management and maintenance of the berth No. 4A at Haldia Dock Complex of Kolkata Port Trust.
- (x). “ISPHL Premises” means the area licensed to ISPHL including the back-up area allotted under the License Agreement with Kolkata Port Trust (KOPT).
- (xi). “Coastal vessel” means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (xii). “Foreign-going vessel” means any vessel other than coastal vessel.
- (xiii). “Day” shall be reckoned as a period from 6.00 a.m. of a day and ending at 6.00 a.m. the following day.
- (xiv). “Weather Working Day” (WWD) means Monday through Sunday, covering three shifts of eight hours each excluding Port Holidays and Custom holidays.
- (xv). “Week” shall mean 7 consecutive calendar days including holidays.
- (xvi). “Month” shall mean 30 consecutive calendar days including holidays unless otherwise specified.
- (xvii). “Shut-out” cargo shall mean export cargo left in the ISPHL Premises, having not been shipped on board the vessel for which it was received in ISPHL Premises.

## 1.2. General Terms & Conditions

- (i). All goods landed within the ISPHL premises shall be assessed on import application and the charges/ fees shall be paid before the goods are removed.
- (ii). All goods intended for shipment shall be assessed on export application and the statutory charges shall be paid before the goods are shipped.
- (iii). (a). The status of a vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into ‘coastal’ or ‘foreign-going’ category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose. The corresponding vessel related charges shall be applied depending on the status of the vessel at the time of the incidence of such charge.
- (b). A foreign-going vessel of Indian Flag having a General Trading License can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (c). A foreign-going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping.
- (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (e). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (f). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required by her to be entitled to Coastal rates.
- (iv). Vessel related charges shall be levied on owners / agents of the vessel. Wherever rates have been denominated in US dollar terms, the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the market buying rate notified by the State Bank of India. The day of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned as the day for such conversion.
- (v). A regular review of exchange rate shall be made once in 30 days from the date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the ISPHL for more than thirty days. In such cases the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (vi). No refunds shall be made unless the refund amount is ₹ 100.00 or more.

- (vii). For the purpose of calculating the dues, the unit weight shall be 1 MT or 1,000 kilograms. Fraction of a MT will be rounded off to the nearest MT.
- (viii). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions up to 0.5 be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (ix). Interest on delayed payments / refunds.
- (a). The user shall pay penal interest at the rate of 16.75% per annum on delayed payments of any charge under this Scale of Rates.
- (b). Likewise, the ISPHL shall pay penal interest at the rate of 16.75% per annum on delayed refunds.
- (c). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the ISPHL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- (d). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (x). All charges worked out shall be rounded off to the next higher Rupee on the grand total of each bill.
- (xi). (a) The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% (or such percentage as may be modified as per Government of India notifications from time to time) of the corresponding charges for other vessels.
- (b) The cargo related charges for all Coastal cargo, other than thermal coal, POL including crude oil, Iron Ore and Iron pellets, should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
- (c) In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.
- (d) For the purpose of this concession, cargo from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/ to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (e) The charges for coastal cargo/ coastal vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (xii). The users will not be required to pay for delays beyond a reasonable level attributable to ISPHL.
- (xiii). (a) Whenever a specific tariff for a service/ cargo is not available in the notified Scale of Rates, the ISPHL can submit a suitable proposal.
- (b) Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified.
- (c) The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/ cargo; and, it must be mutually agreed upon by the ISPHL/ Terminal and the concerned user(s).
- (d) The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.
- (xiv). Survey / testing services shall include drawing of on line sample, moisture analysis both at the time of discharge and loading and submission of report.

## PART II -VESSEL RELATED CHARGES

### SECTION – A – PORT DUES AND SECTION – B – TOWAGE AND PILOTAGE

**2.1.** These services will be rendered by the Kolkata Port Trust to the vessels entering the ISPHL's berth No. 4A, Haldia Dock Complex. The charges for these services shall be payable directly to KOPT by Ship owners / vessel agents as provided in the KOPT Scale of Rates in force.

### SECTION - C - BERTH HIRE CHARGES

**2.2.** Berth Hire Charges at Berth No. 4A shall be payable to ISPHL by Masters/ owners/ agents of the vessel at the rates specified below.

Description	Unit Rate per GRT/ per hour or part thereof	
	Foreign-going vessel (US\$)	Coastal vessel (₹)
Berth 4 A	0.0028	0.0743

**General Notes relating to Berth hire:**

- (i). The minimum berth hire payable is US\$280 in case of foreign going vessels and ₹ 7430 in case of coastal vessels.
- (ii). Berth hire for the period of 1 hour in which the vessel changes its status can be charged on the basis of the status of the vessel at the beginning of the relevant block of 1 hour period.
- (iii). The berth hire shall be leviable from the time the vessel occupies the berth till the time the vessel leaves the berth.
- (iv). Whenever a Vessel is double/ triple banked with another vessel occupying the Berth, the Vessel so double / triple banked will be charged at the rate of 50% of the Berth hire charges specified above provided the vessel is in non-working condition.
- (v).
  - (a) No berth hire shall be levied on vessel after expiry of 4 hours from the time of signaling its readiness to sail.
  - (b) The time limit of 4 hours prescribed for cessation of Berth Hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tidal conditions, inclement weather and due to lack of night navigation.
  - (c) The master / agent of the vessel shall signal readiness to ISPHL and HDC only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
  - (d) There shall be a penal rate equal to one day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.

'False Signal' would be when a ship signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reason attributable to the vessel. This excludes the signaling readiness when a ship is not able to sail due to unfavourable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions.
- (vi). In case a vessel idles due to non availability or breakdown of the ISPHL equipment or power failure at ISPHL or any other reasons attributable to ISPHL, rebate equivalent to berth hire charges accrued during the period of idling of the vessel shall be allowed.

**2.3. Penal Berth Hire Charges**

**2.3.1.** Penal berth hire charges shall become payable for over-stayal of the vessel beyond the berth occupancy as per the norms given in clause 2.5 if the norms cannot be achieved due to any reasons attributable to the vessel.

**2.3.2.** Vessels, which require closing hatches/draft survey, shall be permitted to occupy the berth after completion of cargo operation without attracting penal berth hire charges for four hours.

**2.4. Penal berth hire charges** shall be levied in addition to normal berth hire for the period of over-stayal at the rates prescribed below.

Sl. No.	Particulars	Rate per GRT per hour	
		Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)
(i).	Upto 6 hours	0.0050	0.1338
(ii).	Above 6 hours & upto 12 hours	0.0100	0.2676
(iii).	Above 12 hours & upto 18 hours	0.0200	0.5352
(iv).	Above 18 hours per day or part thereof	0.0400	1.0704

**2.5. Commodity wise per day output rates**

Sl. No.	Nomenclature	Output per WWD (in MT)
(i).	Coking coal	14000

**Note:** The above output is based on two workable hatches or pro-rata, if less.

**PART - III CARGO RELATED CHARGES****SECTION A – SUPPLY OF MANPOWER AND MOBILE EQUIPMENT**

**3.1.** These Charges shall be payable by the importer/ exporter of cargo to ISPHL on the draft survey quantity of cargo at the rates specified below for supply of man power and mobile equipment inside the holds of the vessel.

Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric tonne (₹)	
		Foreign	Coastal
(i).	Coking coal	9.57	5.74

**Notes:**

The weight to be charged shall be computed on the basis of the draft survey weight on arrival of the vessel and on completion of cargo discharge/ shipment.

**SECTION B - WHARFAGE CHARGES**

**3.2.** Wharfage charges shall be payable by the importer/ exporter of cargo to ISPHL on the draft survey quantity of cargo at the rates specified below, and shall cover transfer of cargo up to stack yard, i.e.,

- (i) Unloading of cargo from Vessel to Berth or vice versa,
- (ii) Movement of cargo from Berth till TP-2 or vice versa, and
- (iii) Cleaning Charges
- (iv) Dust suppression services wherever necessary and provided.

Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric tonne (₹)	
		Foreign	Coastal
(i).	Coking coal	78.30	46.98

**Notes:**

The weight to be charged shall be computed on the basis of the draft survey weight on arrival of the vessel and on completion of cargo discharge/shipment.

**SECTION C - SHORE HANDLING CHARGES**

**3.3.** Shore Handling Charges shall be payable to ISPHL by the importer/exporter on the draft survey quantity of cargo at the rates specified below and will cover.

- (i) Conveying from TP-2 to the stack yard in ISPHL Premises.
- (ii) Stacking the same with the help of Stacker & Reclaimer and other mobile equipments to avoid mix up and contamination.
- (iii) Heaping the cargo, dozing, covering the cargo with tarpaulin to avoid sliding during rain and flying away during wind, extra dozing for accommodating more cargo and dozing in while loading wagon to enable reclaiming by the reclaimer, Collection of spillage right from vessel to stack yard and to transmission, water sprinkling, system cleaning, keeping the cargo grade-wise at different bay, keeping drainage system in proper working condition with continuous maintenance.

Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric tonne (₹)	
		Foreign	Coastal
(i).	Coking coal	91.35	54.81

**Notes:**

The weight to be charged shall be computed on the basis of the draft survey weight on arrival of the vessel and on completion of cargo discharge/shipment.

**SECTION D - DELIVERY CHARGES**

**3.4.1.** For delivery of cargo by mechanized wagon loading system charges shall be payable to ISPHL by the importer/ exporter on the draft survey quantity of cargo at the rates specified below.

**3.4.2** Delivery Charges will cover

- (i) Reclaiming cargo from the Stack Yard within ISPHL Premises by Stacker & Reclaimer.
- (ii) Conveying and loading into the wagon, through the wagon loader, maintaining proper profile of loading as per the carrying capacity of the wagon.
- (iii) Loading of cargo as per grade and as per requirement for various plant destinations.

Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric tonne (₹)
(i).	Coking coal	30.45

**3.5.1.** For delivery of cargo by loading trucks by conventional method charges shall be payable to ISPHL by the importer/ exporter on the draft survey quantity of cargo at the rates specified below.

**3.5.2. Delivery Charges will cover**

- (i) Reclaiming from the Stack Yard within ISPHL Premises by front end loader.
- (ii) Loading into the trucks through the front-end loader maintaining proper profile of loading as per the carrying capacity of the truck.
- (iii) Loading as per grade and plant site requirement

Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric tonne (₹)
(i).	Coking coal	17.40

**SECTION E - GROUND RENT / STORAGE CHARGES**

**3.6.** All the cargo, which is received at ISPHL Berth No. 4A for export / outward and/or import / inward handling, shall be stored in the stack yard at ISPHL Premises. The charges for Storage / Ground Rent for the stack yard at ISPHL Premises shall be charged as follows:

Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric tonne per day for the period beyond 21 <sup>st</sup> day for the balance cargo (₹)
(i).	Coking coal	43.50

**NOTE:**

- (i) Twenty-one free days shall be allowed after the complete discharge of vessel's cargo in case of imports and the date of arrival of cargo at the yard in ISPHL Premises in case of exports.
- (ii) For the purpose of calculating the free period Customs notified holidays and Port/ ISPHL Berth non-working days shall be excluded.
- (iii) Ground rent /storage charges shall be payable for all days including Sundays and customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.

**SECTION F – MISCELLANEOUS (OPTIONAL SERVICES)**

Sr. No.	Particulars	Rate per metric tonne (₹)
(i).	Weighment charges for in-motion weigh bridge empty and loaded including weighment certificate	5/-
(ii).	Loading, unloading & restacking of cargo	20/-
(iii).	Taking Photograph of loaded wagons converting into CD and supplying 2 CDs wagon wise / rake wise.	100/- per Wagon
(iv).	Siding Charges	5/-
(v).	Retrieving cargo which spills over in transit to the conveyor system/stack yard to minimize loss	5/-
(vi).	Charges for On-line Sampling for Moisture analysis of Receipt and Despatch Cargo	5/-
(vii).	Despatch related services for rail bound cargo through Berth No. 4A, including trimming, cleaning, labeling & lime spraying	10/-
(viii).	Quarterly Survey of Stock by approved surveyor	3/-

**PART – IV - CHARGES FOR OTHER SERVICES**

4.1. Visitor Entry Pass:	Yearly	Monthly	Daily
(a) Per Application	₹ 200	₹ 50	₹ 20
(b) Per Replacement	₹ 50	₹ 50	₹ 20

**4.2 Vehicle Entry Pass** (for vehicles other than the vehicles entering the terminal for delivery/dispatch of cargo):

₹ 75/- per entry

**4.3 Photography:**

- (i). Film shooting and photography ₹ 8500/- per day
- (ii). Taking photographs of Crews and Others ₹ 225/- per day
- (iii). Videography (related to operational activities) ₹ 2500/- per day